

NUMMER 20

'40 ~ '45 TOEN & NU

**DE DOOD VAN
GENERAAL SIKORSKI**

**EEN PANTHER OP DE
SCHROOTHOOP**

**PRIJS:
F 4,95
B. FR. 80,-**

Redactie Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints Internationaal Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford, Londen E15 3JA, Telefoon 01-534 8833

Uitgave voor Nederland:
Tijl Periodieken B.V.
Texelstraat 76-80, Postbus 737,
1180 AS Amstelveen
Telefoon 020-434346

© Copyright

Inhoud Nummer 20

Fairchild UC-61K Argus 43-15025

De dood van generaal Sikorski	1
De reddingspoging en de berging	7
De begrafenis	10
De controverse	14
De laatste reis	16

Oorlogsfilm

Persoonlijkheden	
Luitenant-generaal Mosje Dajan	24

Preservering	
Monty's scaravans uit de oorlog	32

Het gebeurde hier	
Vliegveldaanleg in Nederland	37

De restauratie van een wrak	
Een Panther op de schroothoop	51

Voorplaat: De bij een schrootbedrijf in Londen ontdekte Panther V, model G, wordt opgeladen voor vervoer naar Duitsland, november 1977.

Middenpagina's: De Fairchild UC-61K, gekocht door de Engelse uitgever van Toen en Nu, vliegt boven het graafschap Essex, maart 1978.

Achterplaat: Het graf van generaal Sikorski op het Poolse oorlogskerkhof in Newark in Nottinghamshire, ligt voor het centraal geplaatste Kruis. De inscriptie ZAWOLNOSC betekend: 'Voor de vrijheid'.

Verantwoording:

De twee volgende werken zijn van belang geweest bij de samenstelling van het artikel over generaal Sikorski: David Irving, **Accident**, uitgegeven bij William Kimber en Carlos Thompson, **The assassination of Winston Churchill**, uitgegeven bij Colin Smythe, Gerrards Cross.

De redacteur is dank verschuldigd aan generaal Mosje Dajan en aan de uitgever Weidenveld & Nicolson voor het overnemen van fragmenten uit het boek **My Life**.

Van foto's voorzien van de afkorting IWM berust het copyright bij het Imperial War Museum te Londen.

Abonnementen:

Binnenland	f 19,75 (incl. 4% BTW)
België, Luxemburg,	
Ned. Antillen, Suriname	f 19,75
Overige landen	f 23,75
Versijnt per kwartaal	
Verkoopprijs	Nederland f 4,95
	België Bfrs 80

Bestelling van eerder verschenen uitgaven (zolang de voorraad strekt) uitsluitend door het opzenden van girobetaalkaart of cheque aan:

Tijl Periodieken B.V.
Texelstraat 76-80, Postbus 737,
1180 AS Amstelveen

Druk
Koninklijke Tijl B.V.



Fairchild UC-61K 43-15025

De Fairchild Forwarder was de militaire versie van de oorspronkelijke Fairchild Model 24, een eendekker voor burgerdoeleinden in 1934 gelanceerd door de Fairchild Engine and Airplane Manufacturing Corporation. Hoewel de Forwarder was uitgerust met een steromotor of met een in lijn geplaatste motor, was dat niet het geval met de UC-61K, het tiende toestel dat op onderdelen afweek van het grondmodel. Hierin had men een luchtgekoelde zescylinder motor van het type Ranger L-440-7 geplaatst.

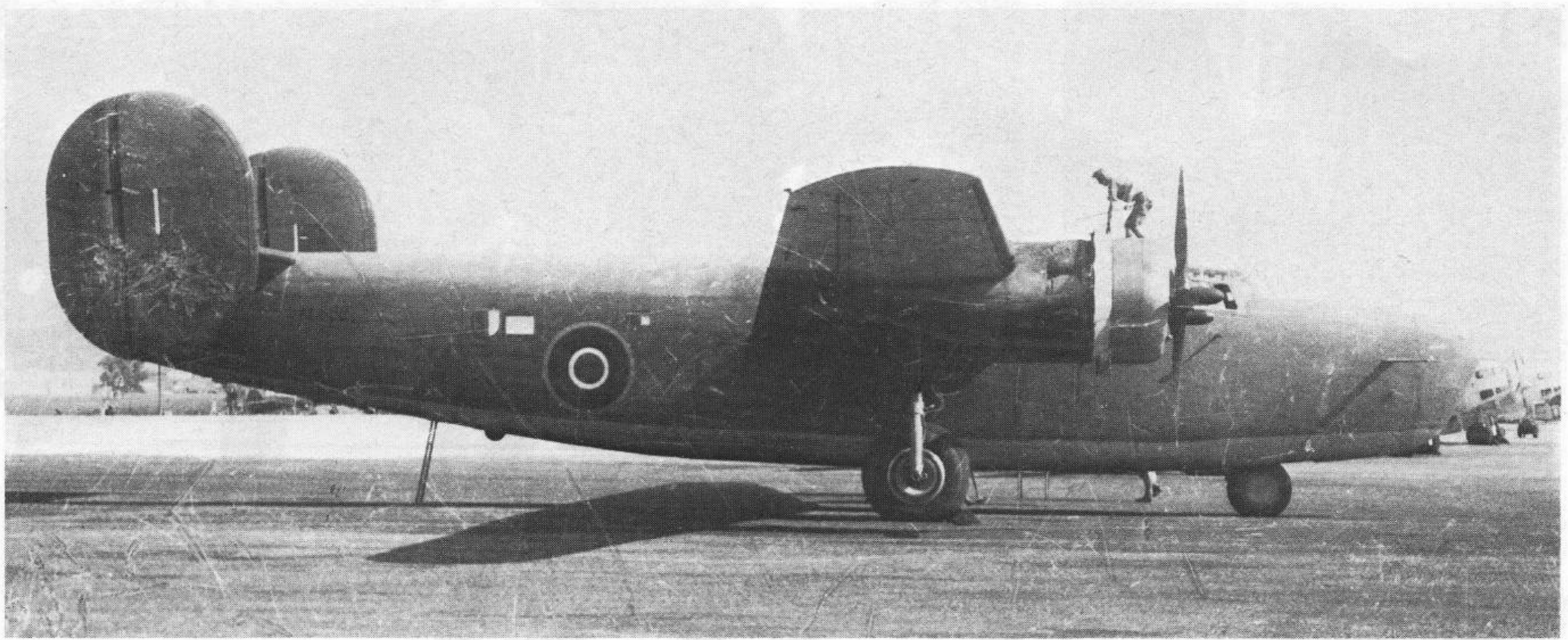
Het afgebeelde vliegtuig kreeg het fabrieksnummer 989 en serienummer 43-15025 van de Amerikaanse Legerluchtmacht. Het toestel behoorde tot een productieserie van 116 machines, gebouwd volgens contract no. AC-28355 van 28 november 1942 met de serienummers 43-14917 tot 43-15032. Op 15 juni 1944 verliet de 43-15025 de fabriek in Hagerstown in Maryland en vier dagen later maakte het vliegtuig zijn laatste proefvlucht. Daarna volgde nog een inspectie en de overdracht vond plaats op 28 juni 1944. Er gingen echter nog drie weken voorbij voordat op 21 juli het toestel naar Baltimore werd gebracht vanwaar het op 21 augustus 1944 naar Engeland werd verscheept. (Toen de RAF onder de bepalingen van de Leen- en Pachtwet werd voorzien van Forwarders, werd de naam gewijzigd in Argus).

Na aankomst in Engeland kreeg het toestel van het Britse ministerie van Luchtvaart het RAF serienummer HB751, dat op 8 september op de registratiekaart van het vliegtuig werd bijgeschreven. Indeling volgde bij Air Transport Auxiliary waar de machine werd gebruikt als luchttaxi en voor verbindingswerk. Van 21 tot 30 september 1944 deed het dienst bij deze eenheid, waarna het toestel voor reparatie naar Air Training Ltd. werd gezonden. Op 7 november keerde het terug naar Air Transport Auxiliary en op 13 november keerde het terug naar Air Transport Auxiliary en op 13 november werd het verwezen naar No. 22 Maintenance Unit van de RAF in Silloth, waar het niet meer werd gebruikt. Het komt nog voor op een vliegtuigstatistiek van 21 maart 1946.

Omdat het een vliegtuig was dat onder de leveringsbepalingen viel van de Leen- en Pachtwet, werd het op 18 juli 1947 officieel weer overgedragen aan de Amerikaanse strijdkrachten in Engeland. Wat daarna met het vliegtuig is gebeurd blijft nogal duister tot 1957, toen het in Zwitserland stond geregistreerd als HB-AEC, behorende tot de Cercle Aéroophile in Bex. Drie jaar later werd het verkocht aan de Stahldrachtwerke Adolf Hahn & Co in Noordrijnland-Westfalen. Op 28 maart 1960 kreeg het de registratieletters D-EKEQ van de Duitse burgerluchtvaart.

Tien jaar later, op 5 juni 1970, verviel de registratie omdat de Fairchild, voorzien van een certificaat van luchtwaardigheid, was verkocht aan Aeroplan LM in Gent in België. Daar werd het toestel op 30 juni 1970 geregistreerd onder de letters OO-EKE. De Belgische registratie werd ingetrokken op 12 maart 1974, nadat het toestel was overgedragen aan de heer A. V. Horsey uit Shawdene (Newbury) in Engeland. De Britse registratie volgde op 19 maart 1974 onder de letters G-BCBL.

In 1977 werd de Fairchild aangekocht door Battle of Britain Prints International Ltd., de uitgever van de Engelstalige versie van Toen en Nu. Sindsdien is het vliegtuig door Cliff Lovell van Light Plane Services in zijn oorspronkelijke staat teruggebracht en draagt het de authentieke RAF-kleuren uit de oorlog. De bedoeling is dat de Fairchild zal worden toegevoegd aan de collectie van het Imperial War Museum die tentoongesteld is op het vliegveld Duxford in Cambridgeshire.



DE DOOD VAN GENERAAL SIKORSKI

Na de nederlaag van Polen en de verdeling van zijn grondgebied tussen Duitsland en de Sowjet-Unie in september 1939, vluchtte de voormalige Poolse eerste minister, generaal Wladislaw Sikorski met zijn vrouw Helena en zijn dochter (mevrouw Zofia Lesniowska) naar Engeland, waar de generaal het hoofd werd van de Poolse regering in ballingschap. Hoewel na de Duitse invasie van Rusland in 1941 de Sowjet-Unie het Duits-Russische verdrag inzake Polen annuleerde, bleven de Russische aspiraties ten aanzien van Pools grondgebied bestaan. Ook werd de onwil van Rusland om de in 1939 krijgsgevangen gemaakte Polen vrij te laten, steeds duidelijker. Generaal Sikorski's onwrikbare houding tegenover de politiek van de Sowjet-Unie had omstreeks 1942 geleid tot toenemende wrijving tussen de Poolse leider in Londen en de Engelse regering die met Rusland samenwerkte tegen de gemeenschappelijke vijand.

Begin 1943, toen de Pools-Russische betrekkingen het breekpunt hadden bereikt, kwam de Berlijnse radio met het bericht dat op 13 april in het Russische dorp Katyn, even ten westen van Smolensk, een massagraf was ontdekt van 10 000 Poolse officieren. De propagandamachine van Goebbels buitte deze vondst uit, maar de Sowjet-autoriteiten ontkenden de Duitse beschuldigingen dat de massamoord door de Russen was gepleegd. Tegen deze achtergrond van openlijke vijandigheid met Moskou, besloot generaal Sikorski een inspectiereis te maken naar de Poolse strijdkrachten in het Midden-Oosten.

Op 24 mei vertrok de generaal van het vliegveld Lyneham bij Bristol met de Liberator AL 523. In het gezelschap van Sikorski bevonden zich zijn dochter, die het hoofd was van het Poolse vrouwelijke hulpkorps; de Poolse stafchef, generaal-majoor Tadeusz Klimecki; het hoofd-operatiën van de Poolse generale staf, kolonel Andrzej Marecki; zijn marine-adjudant, luitenant ter zee Josef Ponikiewski; zijn persoonlijke secretaris, de heer Adam Kulakowski en zijn Britse liason-officier, het parlamentslid kolonel Victor Cazalet. Piloot van de Liberator was kapitein-vlieger Edward Prchal (spreek uit: Pri-sjal) van de Tsjecho-slowaakse luchtmacht. Via een tussenstop in Gibraltar kwam het toestel op 26 mei veilig aan in Cairo. De volgende zes weken was het gezelschap koortsachtig in de weer met het bezoeken van de Poolse troepen in het Midden-

Oosten die onder bevel stonden van luitenant-generaal Wladislaw Anders.

Op verzoek van generaal Sikorski werden voor de terugreis dezelfde piloot en hetzelfde vliegtuig ter beschikking gesteld. Op zaterdag 3 juli, kort na vijf uur in de ochtend, vertrok het Poolse gezelschap uit Cairo. Behalve de zes Polen en de Britse liason-officier, waren er op het laatste ogenblik nog drie passagiers ingestapt: brigade-generaal J. P. Whately, stafofficier van de Royal Artillery en eveneens lid van het Parlement, alsmede twee burgers, Walter H. Lock en ene Mr. Pinder, vermoedelijk leden van de Geheime Dienst. De Liberator werd weer gevlogen door kapitein Prchal met majoor-vlieger Wilfred Herring als tweede piloot. Andere leden van de bemanning waren de telegrafist Louis Zalsberg die als navigator dienst deed, de boordmecanici sergeant Francis Kelly, en de sergeanten-majoor-vlieger George Gerry en Dobson Hunter, wier taak het was de radio te bedienen en als boordschutter op te treden.

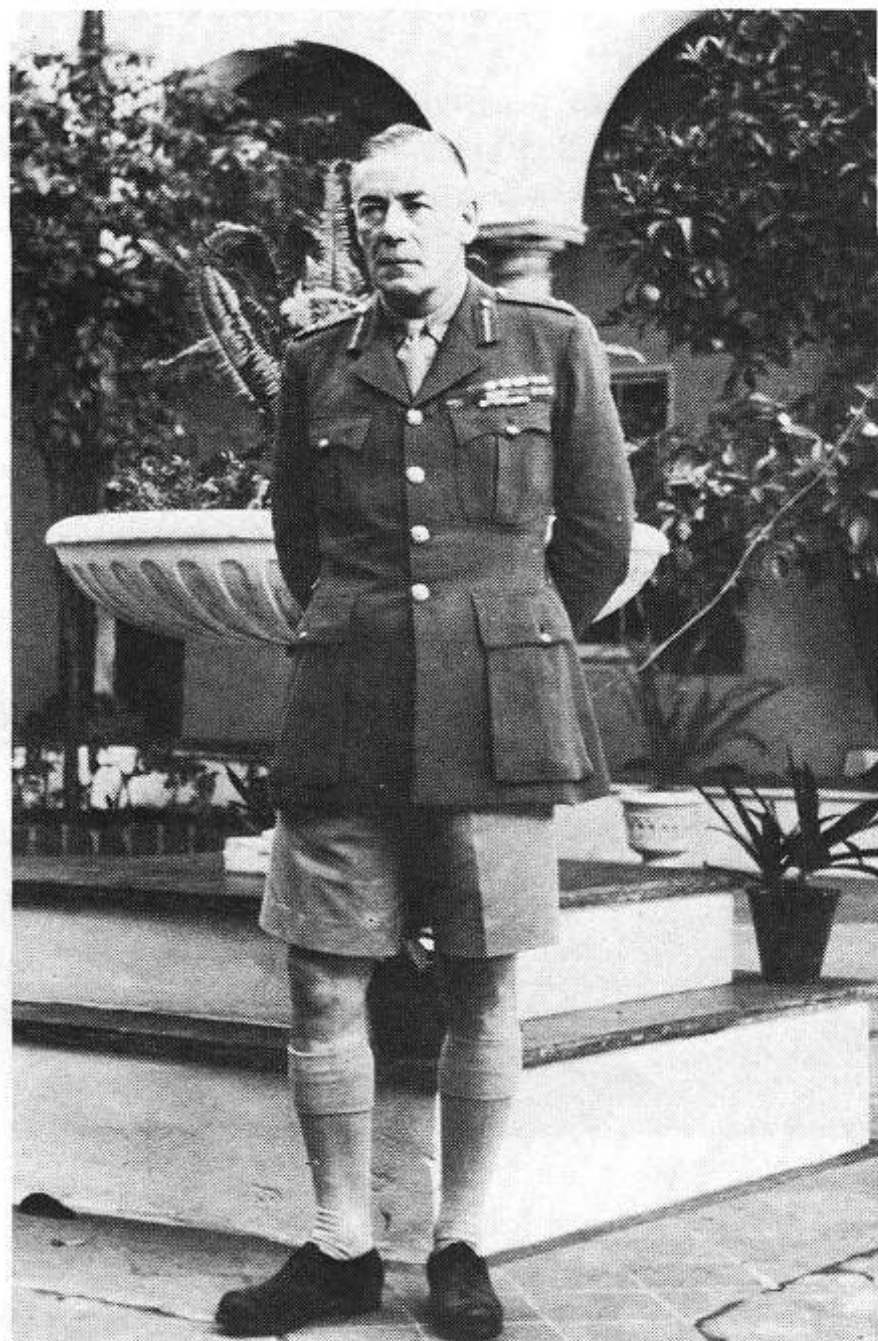
Het gezelschap landde op zaterdag om 18.37 uur in Gibraltar waar het werd verwelkomd door de Gouverneur, luitenant-generaal Sir Noel Mason-Macfarlane, door leden van zijn staf en door de plaatselijke Poolse Liaison-officier, luitenant Ludwik Lubienski. De hele groep, met uitzondering van de RAF-bemanning en de drie passagiers die in Cairo waren ingestapt, begaf zich daarna naar het klooster om er de nacht door te brengen.

Vanaf dit ogenblik namen de gebeurtenissen eerst een komische en later een tragische wending, zoals blijkt uit wat de Gouverneur op 18 juli optekende. 'De ochtend van de fatale dag waarop Sikorski zo tragisch aan zijn einde kwam, begon in een blijspelachtige atmosfeer. Zoals zo dikwijls het geval was geweest lag de verantwoordelijkheid bij het ministerie van buitenlandse zaken, het Foreign Office, mogelijk zonder dat het zelf beseftte wat het had aangericht.

'Generaal Sikorski en verscheidene leden van zijn staf verbleven na hun terugkeer uit het Midden-



Boven: De Liberator Mk II AL522 gefotografeerd op het vliegveld North Front. Identiek aan de AL523 waarin generaal Sikorski de dood vond, werd dit toestel na het ongeluk naar Gibraltar gevlogen om de oorzaak van de ramp vast te stellen. (J. W. Buck). **Onder:** juli 1977, 34 jaar later. Majoor-vlieger Harry Marks staat op precies dezelfde plaats waar Sikorski's Liberator vlak voor de start stond.



Luitenant-generaal Sir Noel Mason-Macfarlane, Gouverneur van Gibraltar (IWM).

Oosten bij mij in het Klooster. Zij zouden niet eerder naar Engeland vertrekken dan laat op de avond van die dag. Alle accommodatie die bestemd was voor gasten werd door hen bezet.

'Ondanks het feit dat Rusland en Polen hun diplomatieke betrekkingen hadden verbroken, ontving ik de voorgaande avond een telegram waarin werd meegedeeld dat de Russische ambassadeur, Iwan Maisky, de volgende ochtend vroeg op zijn reis naar Moskou, per vliegtuig in Gibraltar zou arriveren. Mij werd gevraagd hem de nodige gastvrijheid te verlenen.

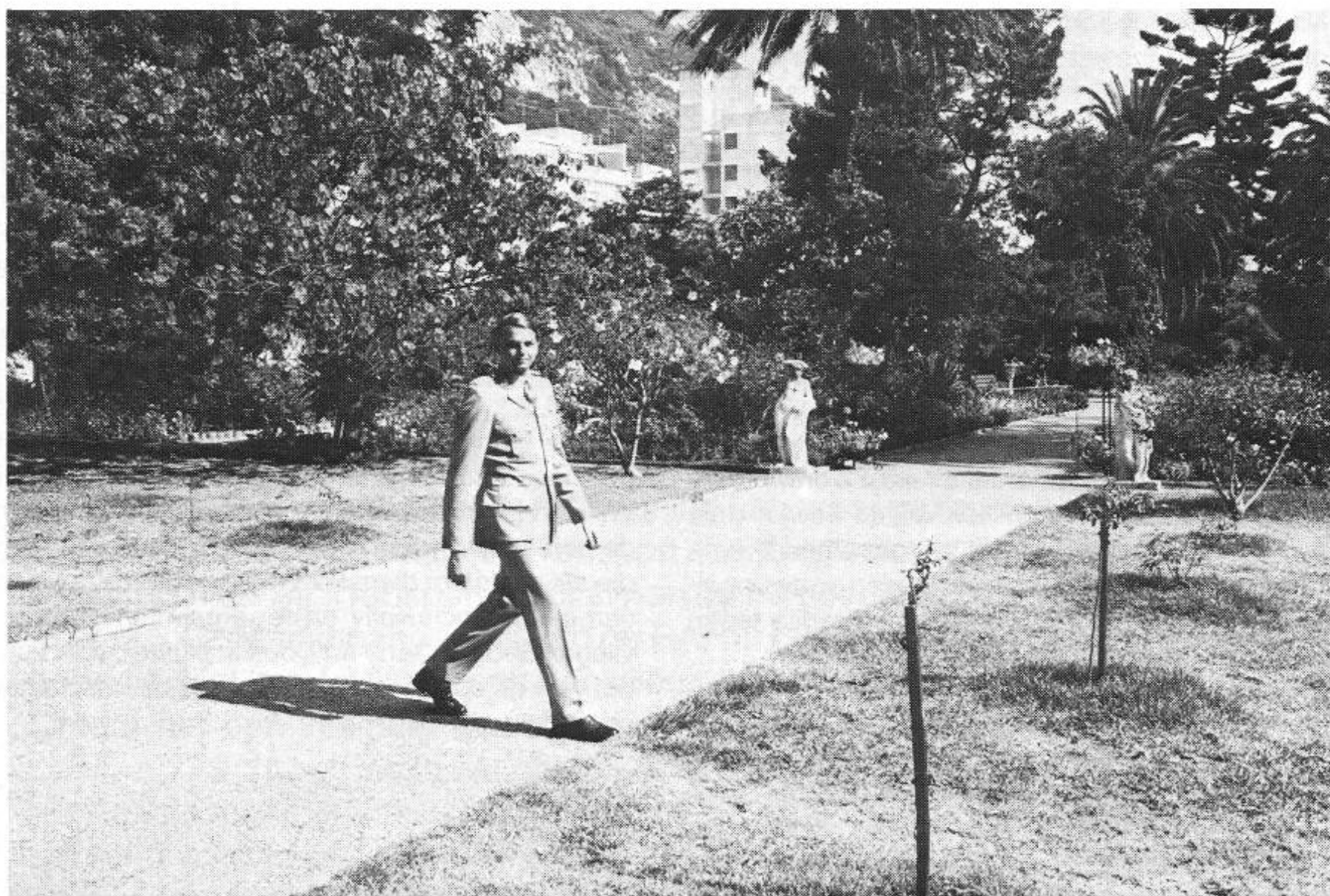
'In normale omstandigheden zou Maisky's vliegtuig niet eerder dan drie uur 's middags uit Gibraltar naar Algiers zijn vertrokken. Het pijnlijke van de situatie was al te opvallend en ik overlegde snel bij mijzelf hoe ik de moeilijkheden kon keren.

'Een uitvlucht leek noodzakelijk, en ik kwam met mijn commanderende luchtmachtofficier overeen dat Maisky's toestel om elf uur in de ochtend zou vertrekken omdat later op de dag slecht weer boven Algiers werd verwacht. Daarna legde ik de hele situatie uit aan generaal Sikorski en verzocht hem er voor te zorgen dat hij en zijn hele gezelschap tot elf uur in bed zouden blijven. Ik ontruimde mijn eigen vertrekken aan het andere einde van het gebouw, en nadat ik omstreeks 07.00 uur de heer Maisky had begroet en hem in mijn kamers had geïnstalleerd, ontbeten wij er gezamenlijk. Tijdens

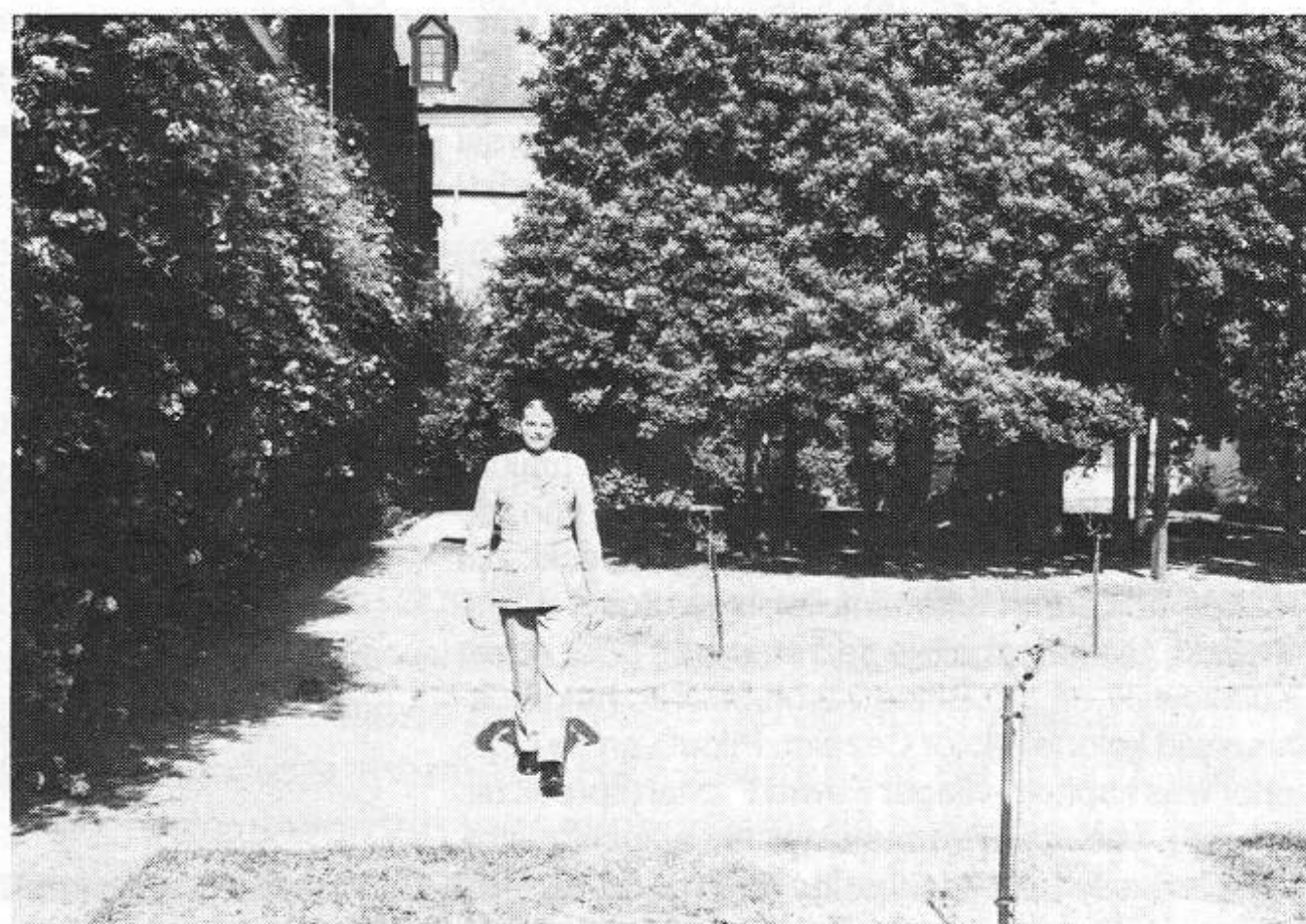


Boven: Zondag 4 juli 1943, 14.45 uur. Generaal Wladislaw Sikorski, gevolgd door zijn stafchef, generaal-majoor Tadeusz Klimecki, in de tuin van het Klooster tijdens het inspecteren van het Poolse detachement (IWM).

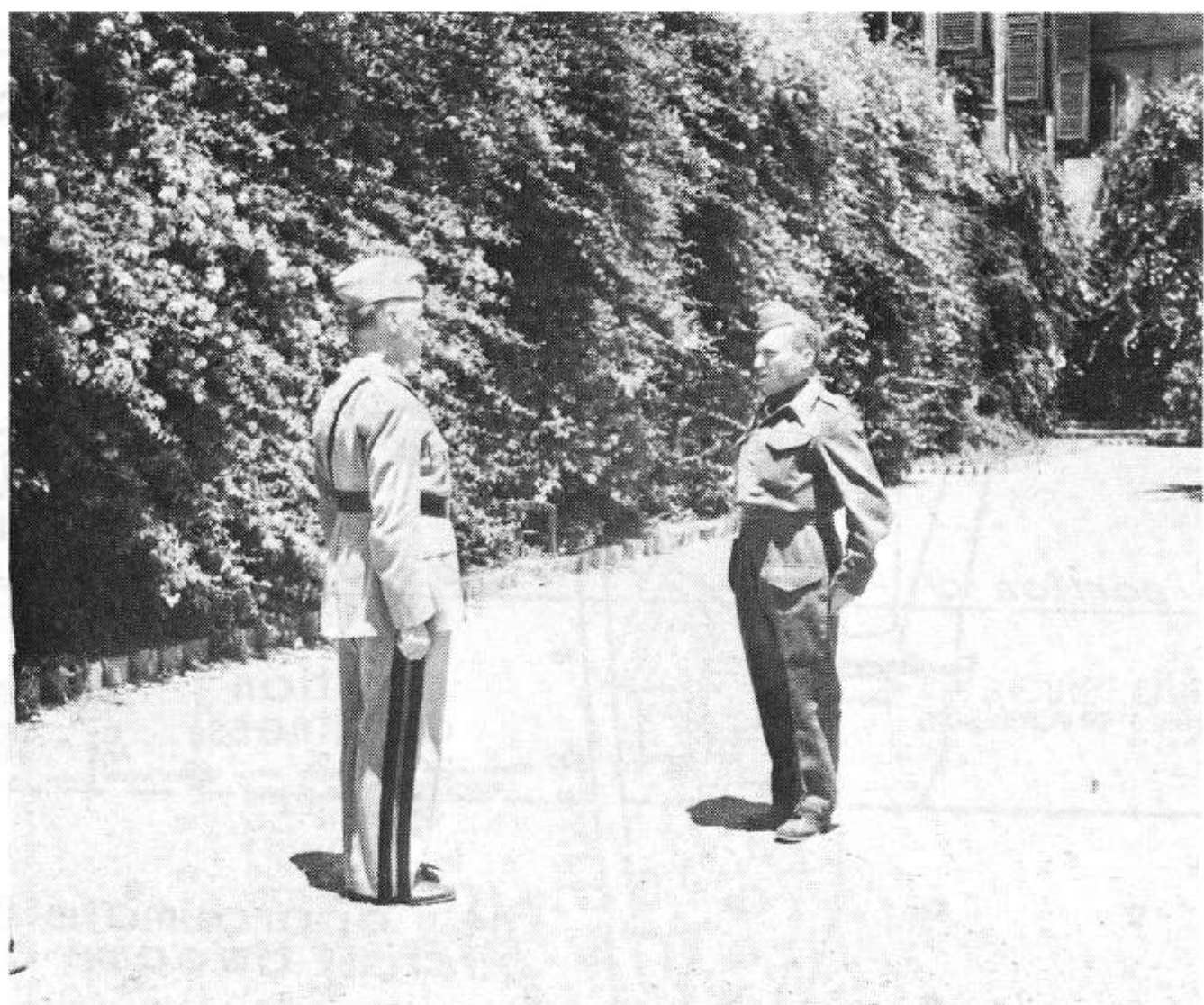
Onder: juli 1977. Kapitein Anthony Barne, adjudant van de toenmalige Gouverneur van Gibraltar, luchtmaarschalk Sir John Grandy, op de plaats waar Sikorski liep. Het Gouverneurs Huis wordt nog steeds het Klooster genoemd.



Boven: Generaal Sikorski groet de Poolse militairen. Links in tropenuniform zijn marine-adjudant, luitenant ter zee Josef Ponikiewski (IWM).



Boven: Een andere adjudant in de rol van Polikiewski. Op de achtergrond de oostelijke vleugel van het Gouverneurs Huis.



het ontbijt kwam er een ordonnans van de luchtmacht die vertelde dat de heer Maisky zijn reis om 11.00 uur zou moeten vervolgen. Zonder dat zich enig incident voordeed nam ik opgelucht op dat uur afscheid van hem, waarna ik bij mijn terugkeer de zojuist uit bed gekomen Sikorski en de andere Polen aantrof, die zich zichtbaar vrolijk maakten om de situatie. Later hoorde ik dat toen Maisky in Caïro werd meegedeeld dat Sikorski was omgekomen, diens enige commentaar was: 'Dat is zeer interessant. Het verklaart waarom Macfarlane mij zo haastig van de Rots wilde weg hebben.'

Generaal Sikorski's laatste dag op Gibraltar was druk bezet. Geheel toevallig was 's nachts een Poolse koerier, kanonnier Pulkownik Gralewski, in Gibraltar gearriveerd na een vijf maanden durende barre tocht dwars door Europa. Na het ontbijt nam Sikorski onmiddellijk de gelegenheid te baat om Gralewski te ondervragen. Diens informatie over Polen achtte hij zo belangrijk dat hij hem een plaats aanbood in de Liberator die 's avonds naar Engeland zou vertrekken.

Daarna volgden besprekingen tussen de generaal en de Poolse vertegenwoordiger in Gibraltar, luitenant Lubienski. Ondertussen speelde Sikorski's Engelse liaison-officier, kolonel Cazalet, enkele partijtjes squash met majoor Anthony Quayle, officier toegevoegd van de Gouverneur. Om 13.00 uur inspecteerde de generaal een erewacht van het Somerset Light Infantry Regiment, om vervolgens bij de Gouverneur de lunch te gebruiken.

Generaal Sikorski, die ook opperbevelhebber was van de Poolse strijdkrachten, keerde daarna terug in de tuin van het klooster waar hij 95 Poolse militairen inspecteerde. Deze stonden precies om 14.45 uur aangetreden om door de generaal te worden toegesproken.

Tijdens deze ceremonie nam een zekere sergeant Hutchinson de laatste foto's van Sikorski. Wat niet werd gefotografeerd was een opmerkelijk incident dat plaatsvond toen de generaal een van de soldaten vroeg hoe deze zich voelde nu hij weer een Pools uniform droeg. Men kan zich het afgrijzen voorstellen dat zich van de aanwezigen meester maakte toen de soldaat antwoordde dat hij er weinig om gaf omdat hij eigenlijk zeeman was. Ook al zou hij naar zee kunnen terugkeren, dan nog maakte het hem weinig uit aan wiens kant hij vocht. De soldaat moest onmiddellijk de gelederen verlaten en zijn uniform weer afleggen.

Na dit nogal ongelukkige incident bezochten de generaal en luitenant Ponikiewski, begeleid door de Gouverneur, de onderaardse tunnels van de Rots. In hun gezelschap bevond zich ook de Britse minister van oorlog, Sir James Grigg, die toevallig juist in Gibraltar was aangekomen.

Om 18.00 uur woonde de generaal een cocktail party bij in de bibliotheek van de Amerikaanse missie. Twee uur later keerde hij in een vrolijke stemming in het Klooster terug waar hem een diner

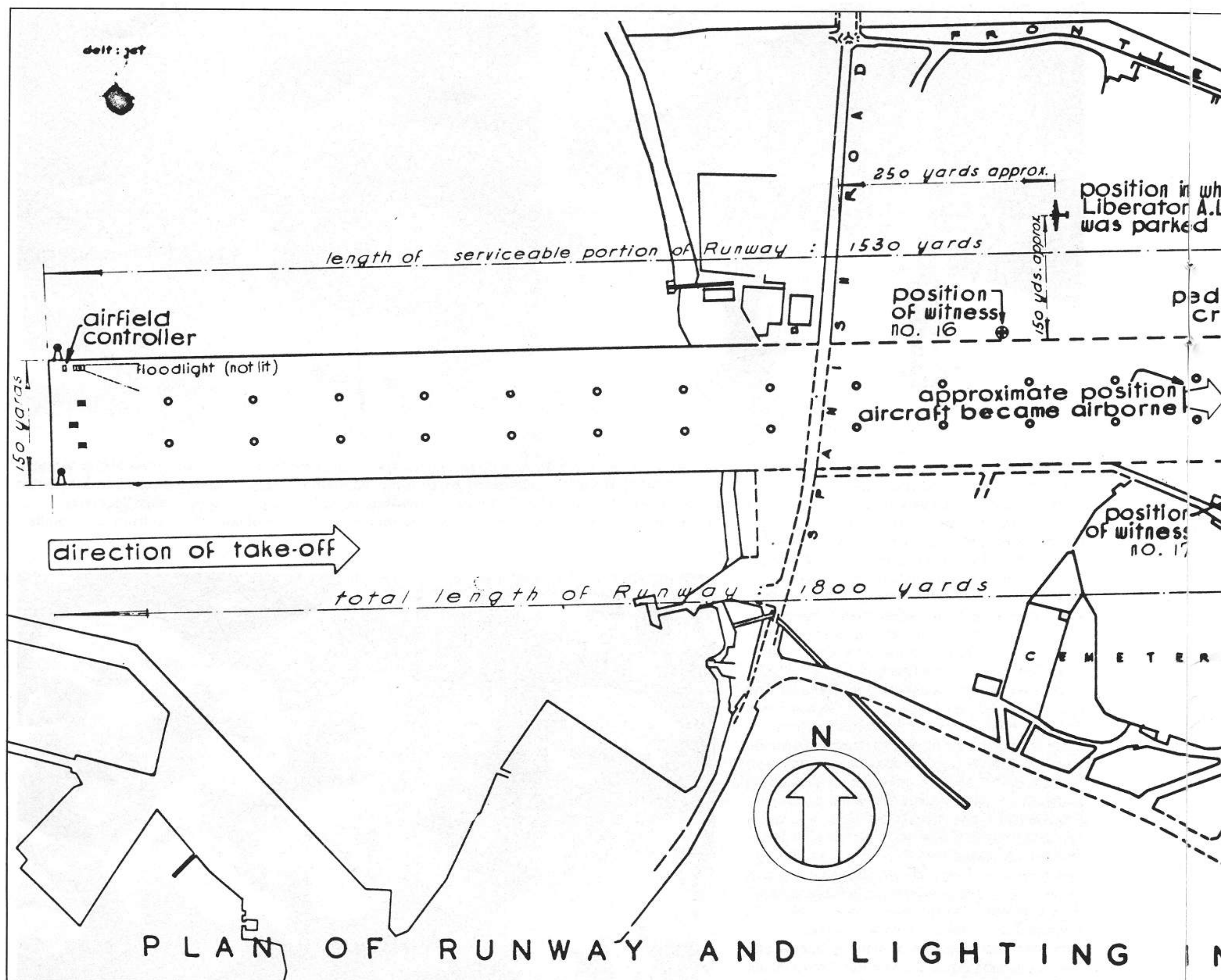
Boven links: De laatste foto uit de serie genomen door sergeant Hutchinson (Imperial War Museum no. GM 3461). Generaal Sikorski in gesprek met kapitein Borzowski, commandant van het Poolse detachement dat vanuit het Spaanse Interneringskamp Mirandy op weg was naar Engeland. Boven rechts: in de tuin is nu een grasveld aangelegd; een rustig plekje in het centrum van Gibraltar.



De generaal richt zich tot een van de Poolse soldaten – niet degene die later zijn uniform weer uit kon trekken.



De bibliotheek van de Amerikaanse Missie



wachtte dat werd opgeluisterd door muziek van vier doedelzakblazers van het regiment Royal Scots. Kapitein Prchal had al naar het Klooster gebeld met de mededeling dat hij om 23.00 uur wilde vertrekken. De totale bezetting van de Liberator zou nu uit zeventien personen bestaan, inclusief de Poolse koerier. Laat ons het verhaal vervolgen in de woorden van de Gouverneur van Gibraltar, generaal Mason-Macfarlane.

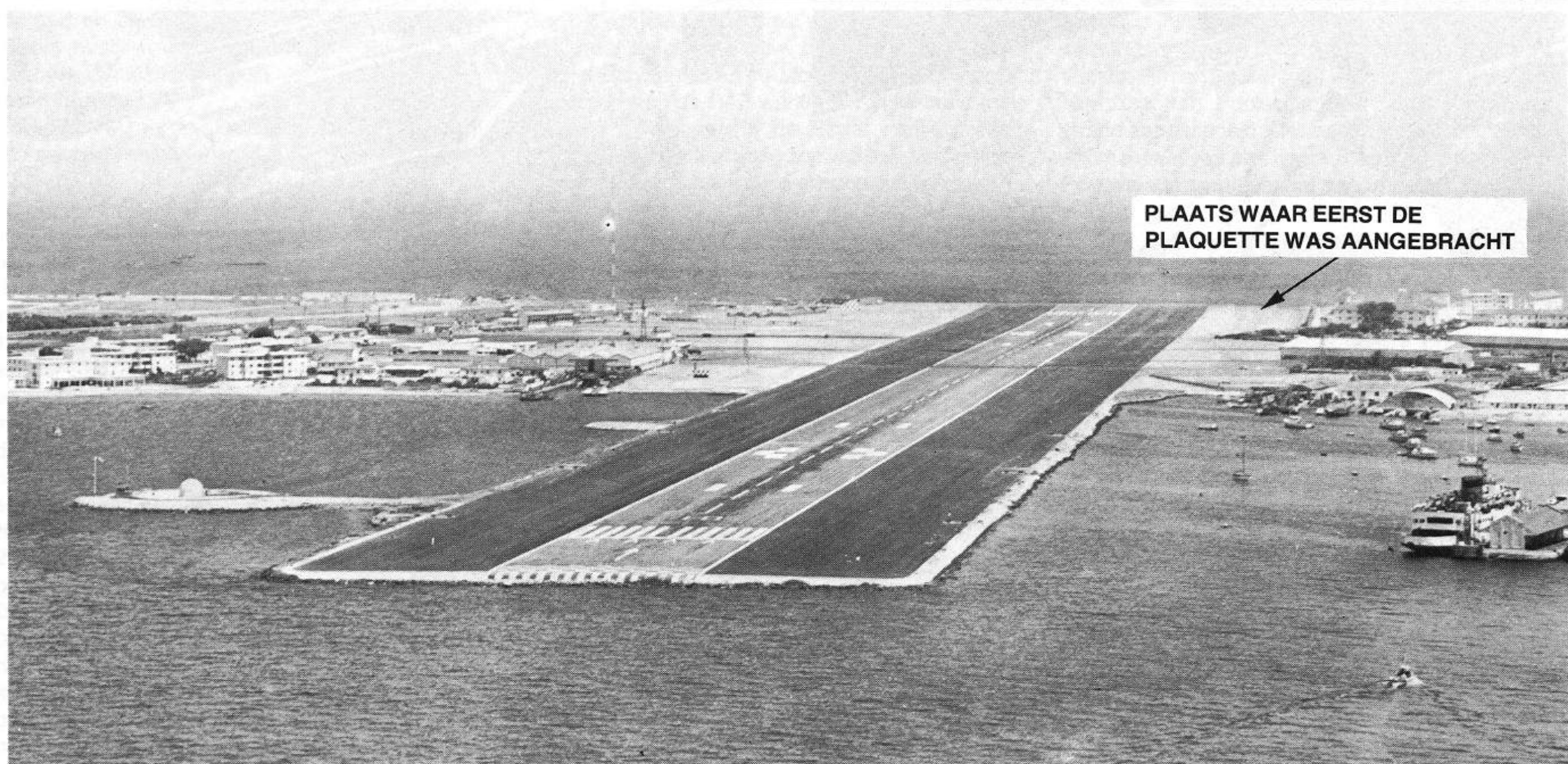
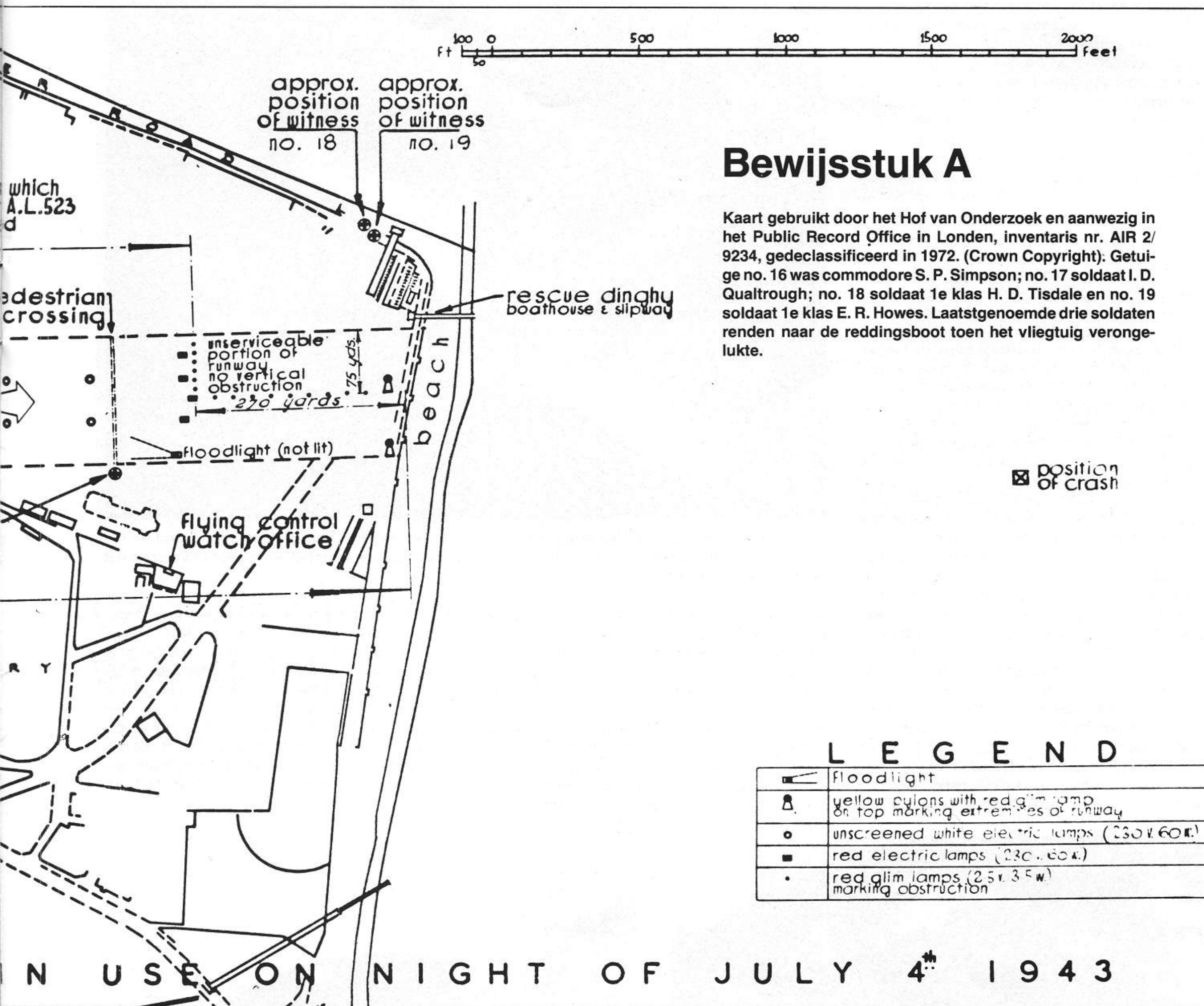
'In opgewekte stemming vertrokken we allen omstreeks 22.00 uur naar het vliegveld waar wij Sikorski's Liberator al met warm gedraaide motoren voor hem gereed vonden staan. Wij namen afscheid van het hele gezelschap, brigade-generaal Whiteley, MP en kolonel Victor Cazalet, MP inbegrepen, waarna men zich aan boord begaf. De laatste die instapte was Sikorski's dochter die er in haar battledress met Poolse baret erg aantrekkelijk uitzag.

'Ik kende de piloot – een Tsjech, genaamd Prchal – tamelijk goed omdat ik bij twee of drie voorafgaande gelegenheden met hem had gevlogen. Buiten het toestel heb ik nog tenminste vijf minuten met hem staan praten. Er mankeerde niets aan hem en in feite was hij het beste voorbeeld van de vooroorlogse burgerluchtvaart piloot zoals wij hem altijd gekend hadden.

'Tenslotte klom hij aan boord en terwijl hij naar het

PLAATS WAAR SIKORSKI VERONGELUKTE





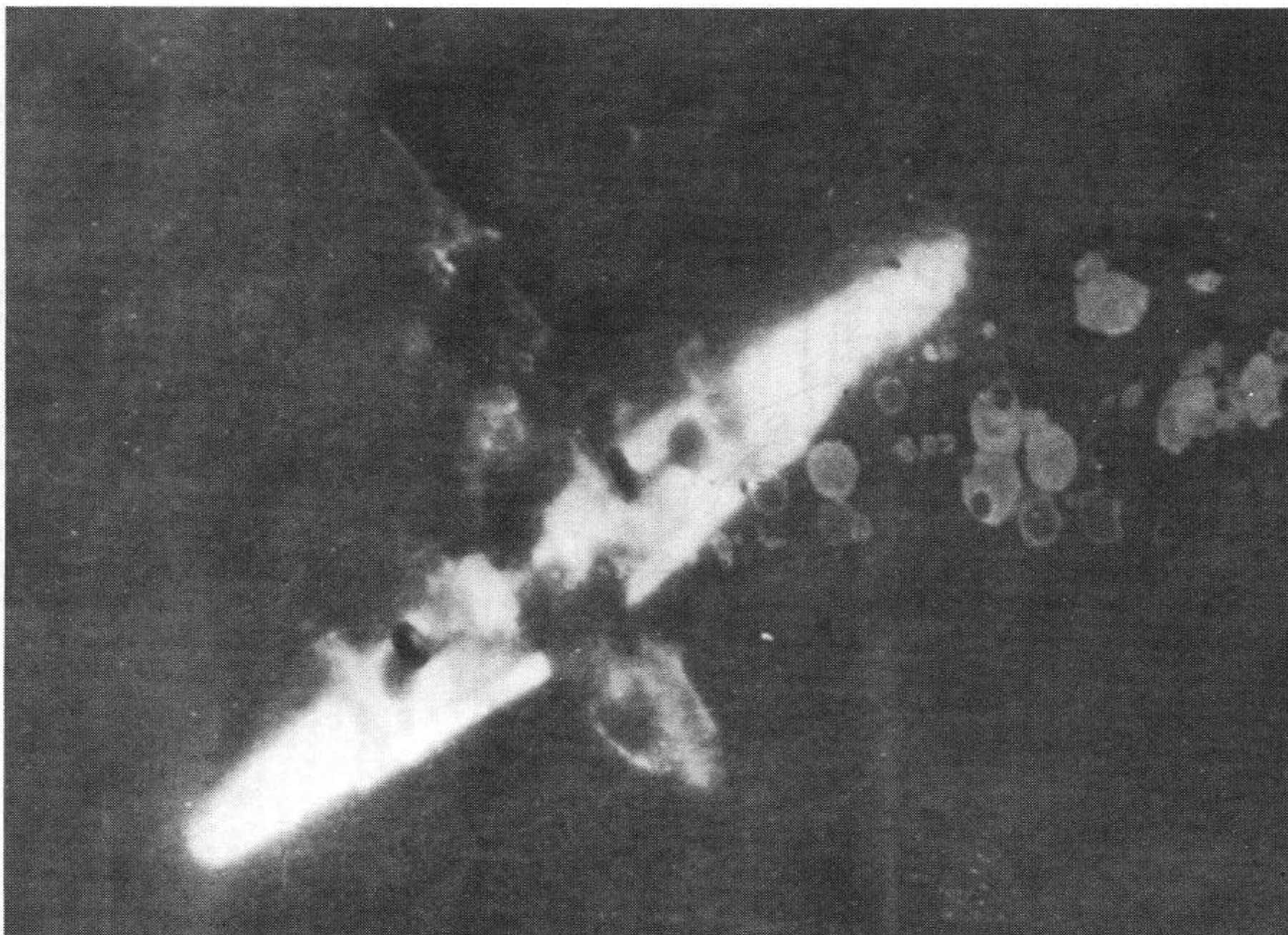
Links: Het vliegveld North Front gefotografeerd door de RAF met gezicht op het oosten, vijf maanden na het ongeluk (Crown Copyright).

Boven: De startbaan thans met de na-oorlogse uitbreiding aan de westelijke kant. Het ronde eiland links is de radarpost.

westelijke einde van de startbaan taxiede, liepen Simpson, de commanderende luchtmachtofficier en ik naar de rand ervan om hen na te wuiven als zij voorbij zouden komen. Na het toestel aan het eind van de startbaan gekeerd te hebben, liet de piloot het toerental van de motoren weer oplopen waarna hij aan de start begon. De startbaan was 1.800 yards lang en hij maakte zich gemakkelijk los van de grond waarbij hij nog zeker 500 yards over had. Toen hij boven het oostelijke einde van de startbaan was had hij al een hoogte bereikt van tenminste 2300 voet.

'Het was een stikdonkere nacht. De zoeklichten die normaal tijdens duisternis het hele vliegveld verlichtten waren nu gedoofd, zoals altijd het geval was tijdens het opstijgen van een machine om te voorkomen dat de piloot verblind zou worden. Tegen de tijd dat het vliegtuig het einde van de startbaan bereikte konden we feitelijk alleen de navigatielichten zien. Toen we op het punt stonden ons om te draaien met de opmerking op de lippen dat opnieuw een belangrijke lading veilig op weg was gegaan, zagen wij plotseling dat de navigatielichten niet verder stegen maar langzaam hoogte verloren. Simpson en ik maakten dezelfde opmerking: iedereen kon begrijpen dat het Prchal was die de machine vloog omdat hij altijd, nadat hij een weinig hoogte had bereikt, de neus van het toestel naar beneden stak om meer snelheid te krijgen voordat hij tot kruishoogte begon op te stijgen. We stonden een ogenblik stil in de verwachting dat de lichten weer omhoog zouden gaan. Dat deden ze echter niet. In feite vloog het toestel met een hoek van ongeveer 10 graden recht op de zee af en raakte op ongeveer driekwart mijl van de wal het water met een harde door merg en been gaande klap. Een onderdeel van een seconde voordat de machine in het water stortte had de piloot de motoren stopgezet die blijkbaar zonder storing hadden gedraaid.

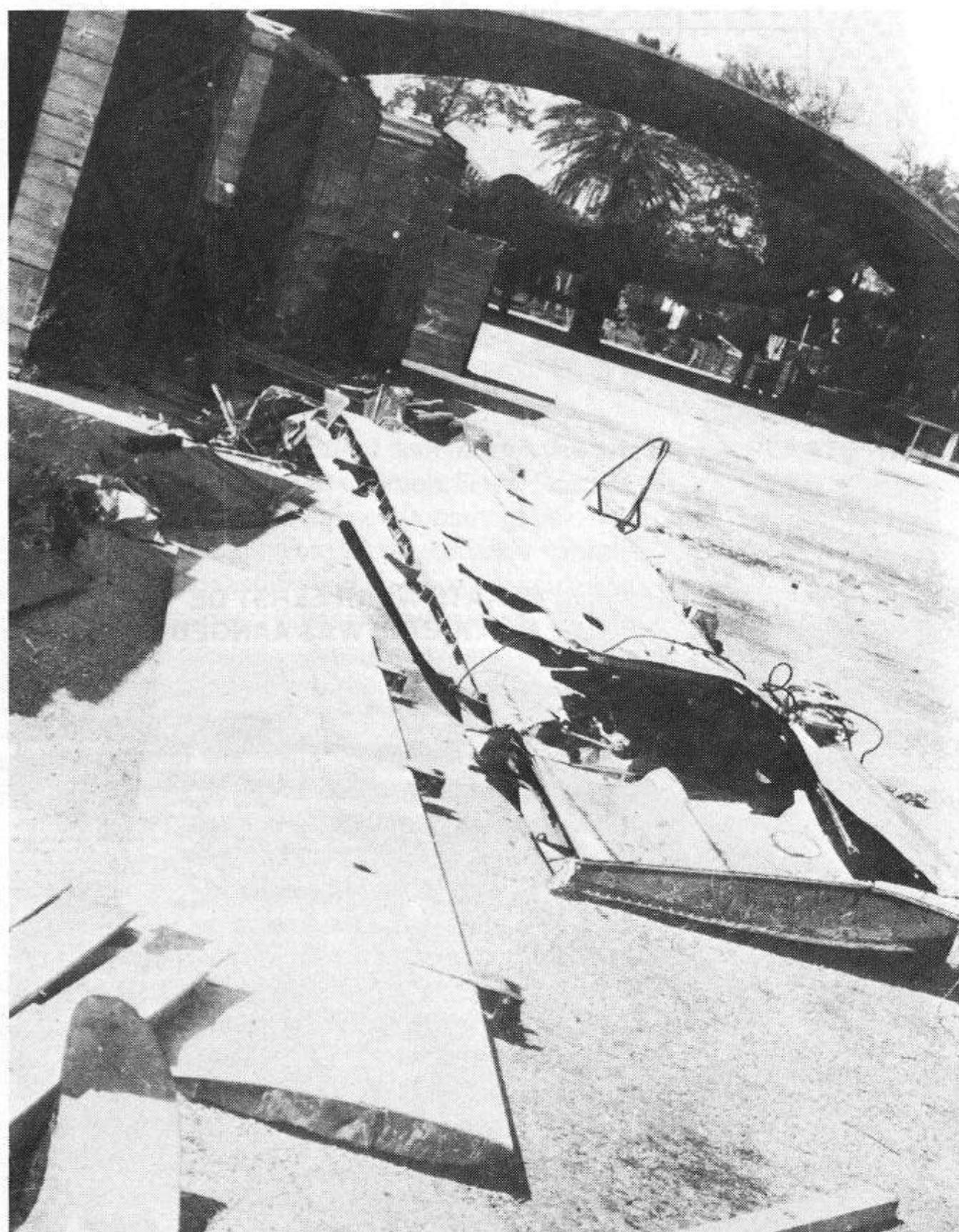
'Tijdens de enkele minuten die daarop volgden heb ik mij nooit zo hulpeloos gevoeld. Door de onbeschutte kust ter plaatse was het, behoudens één kleine jol, niet mogelijk aan de oostzijde van de Rots



Het wrak van de Liberator liggend op z'n rug op de zeebodem. De foto werd de ochtend na het ongeluk genomen door een vliegtuig van het type Swordfish en voor het eerst gepubliceerd in het boek van David Irving.

een reddingsboot te stationeren. Het bootje was snel bemand en op weg naar het wrak waarvan een deel nog op het water dreef dat zichtbaar was door de zoeklichten die onmiddellijk na de ramp weer waren ontstoken. Wij wisten dat het de snelle speedboten zeker vijf of zes minuten zou kosten voordat zij vanaf hun ligplaatsen in de haven aan de westelijke zijde van de Rots, de plaats van het wrak konden bereiken. We konden eenvoudig niets anders doen dan wachten. Voordat de eerste speedboot op het toneel van de ramp was aangekomen,

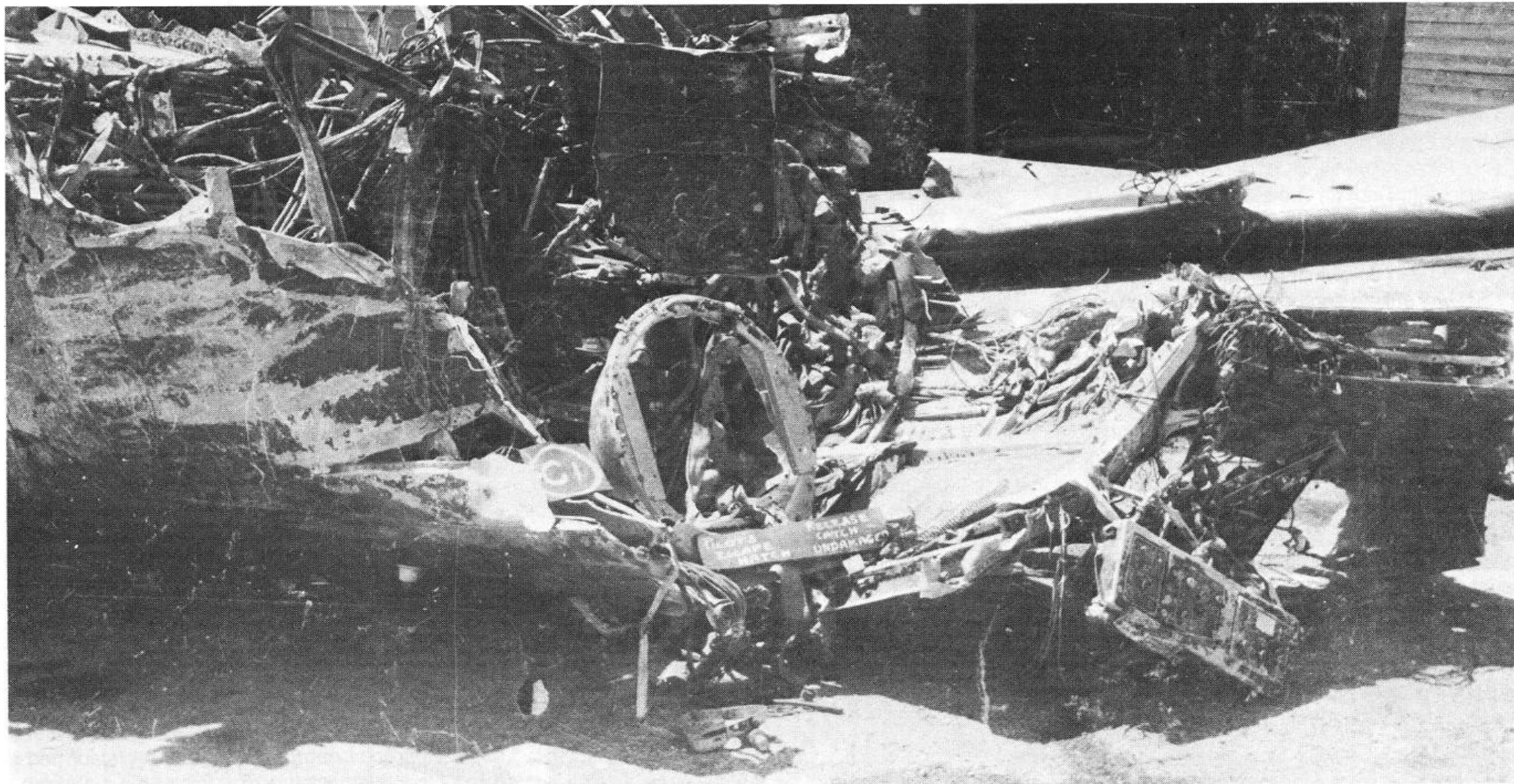
was alles wat van het wrak over was in de diepte gezonken. Binnen enkele minuten keerde de eerste speedboot terug en ik reed naar de haveningang om te vernemen wat zij hadden gezien. De boot had drie slachtoffers aan boord – Sikorski, zijn stafchef, Klimecki en de piloot. De eerste twee waren dood. Beiden hadden zij hoofdwonden die onmiddellijk hun dood tengevolge moest hebben gehad. De piloot, die nog tekenen van leven vertoonde, werd onmiddellijk naar het hospitaal vervoerd.'



Links boven: De berging van de Liberator vond plaats gedurende drie dagen na het ongeluk. De resten werden opgeslagen aan de noordkant van het vliegveld, dicht bij Spanish Road, om te worden onderzocht door de Inspecteur voor vliegongevallen, kapitein-vlieger John W. Buck, die zo



vriendelijk was de foto's van het wrak ter beschikking te stellen. Rechts boven: De half ronde hangar is er nog steeds en staat nu achter de naoorlogse verkeersstoren die de oude heeft vervangen na de verbouwing van New Camp.



De opsporing en de berging

De resten van de cockpit. Het vluchtluk voor de piloot (aangegeven door een bordje) bevond zich in het dak van de cockpit en werd uitgeworpen door aan een handel te trekken. Elk van belang zijnd onderdeel van het wrak werd gefotografeerd.

Het zoeken naar overlevenden duurde de hele nacht en de daaropvolgende tien dagen werd ook nog overdag gezocht. Dit blijkt uit het hieronder woordelijk weergegeven rapport van de Poolse liaison-officier, luitenant Lubinski. (De cursief gedrukte tekst bevat toevoegingen van redactionele zijde).

Zondag 4 juli.

2308. Liberator neergestort op 500 yards van het oostelijke einde van de startbaan.

2315 tot 0430/5. RAF speedboot en motorsloepen zoeken het gebied af. 4 personen geborgen. Generaal Sikorski, een Poolse generaal-majoor ((Klimecki, Red.), brigade-generaal Whiteley, mr. Lock (burger) en de piloot (gewond). Sterke zuidelijke stroom heeft wrakstukken meegevoerd tot zuidwest van Punta di Europa.

Maandag 5 juli

1045. K.H.M. gaf de marine opdracht alle mogelijke assistentie te verlenen.

V.M. en N.M. Moorhill (bergingsvaartuig van de Royal Navy, Red.) neemt gereedschappen in, gaat voor anker. Lance treft voorbereidingen om met een ketting de zeebodem af te zoeken. Wrak gevonden door een vliegtuig type Swordfish.

1720. Moorhill vordert.

1826. Moorhill gaat voor anker bij het oostelijke strand. Duikers hebben het vliegtuig gelocaliseerd en vastgemaakt om te worden opgehesen. Vleugel intact, ligt ondersteboven. Romp zwaar beschadigd en in stukken. Staartstuk afgebroken. Vleugel omhooggehaald aan de wielen. Stoffelijk overschot van een bemanningslid geborgen. (Gerry of Kelly, Red.)

2130. Op verzoek van de RAF vleugel weer op de bodem neergelaten.

Dinsdag 6 juli

0900. Moorhill op z'n plaats. Vleugel opnieuw omhoog gehaald voor RAF om te fotograferen. Duikers zoeken de omgeving af, samen met XDO ondiep-water duikers. Veel wrakstukken verzameld uit en rondom het toestel tot op 200 yards.

V.M. Stoffelijke resten geborgen van 1 Poolse luitenant, P.N. (Ponikien ski, Red.) 1 bemanningslid (Gerry of Kelly, Red.)

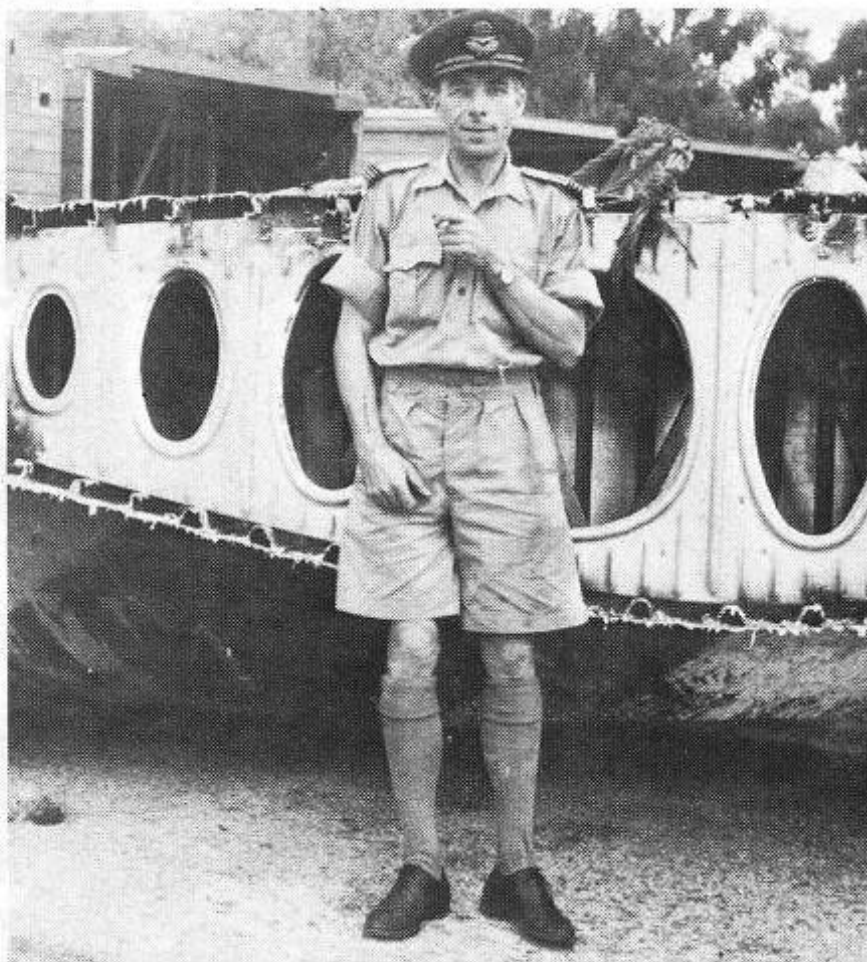
N.M. Vleugel weer laten zakken die daarna omkantelde (wielen beneden).

2030. Moorhill teruggekeerd.

Woensdag 7 juli

0900. Moorhill op z'n plaats. Romp nu van de vleugel gebroken. Vleugel gelicht door een strop te plaatsen om de propeller-naven. Na inspectie door RAF en Poolse officieren vleugel binnengaat gebracht en weer in water gelegd van twee vadem diep. Afzoeken van de bodem voortgezet door duikers, ondiep-water duikers en met behulp van optische middelen. Stoffelijke resten geborgen van kolonel Cazalet en de Poolse adjudant-onderofficier waarnemer. (Zalsberg, Red.)

Moorhill blijft de nacht buitengaats om het werk van de duikers, die in het wrak speciaal op zoek zijn naar het lijk van de vrouw, te kunnen laten doorgaan. De dynamo van de Moorhill valt uit en noodverlichting van de RAF werkt niet. In verband met scheepsbewegingen in de Straat van Gibraltar kunnen na 0200 uur geen zoeklichten worden gebruikt, die overigens weinig effectief waren.



Kapitein-vlieger John Buck naast een deel van de Liberator.

Donderdag 8 juli.

Zoeken door duikers, ondiep-water duikers en optische middelen voortgezet. Een stuk van de romp en van de staart gelocaliseerd en aan boord van de Moorhill gehesen. Vervolgens (na terugkeer Moorhill) overgedragen door Marineluchtmacht aan de RAF in New Camp. Lijk van Poolse soldaat geborgen. (Gralewski, Red.). Moorhill keert 1800 terug, twee duikervaatuigen voor anker achterlatend.

Vrijdag 9 juli.

Geen verder werk voor de Moorhill. Blossom met duikervaatuig om 10.45 ter plekke (wachtende op weerbericht). Duikers verzamelen kleine losse gedeelten van het vliegtuig en zetten zoeken naar stoffelijke resten en bezittingen voort. Weer wordt slechter.

14.30 Operatie tijdelijk opgeschort. Weer te slecht voor duiken en werken met kleine vaartuigjes.

N.M. Lijk van Poolse kolonel op het oostelijke strand aangespoeld. (Marecki, Red.).

Als resultaat van een gesprek met kapitein-vlieger Posgate, de commandant van Speedboot 181 die

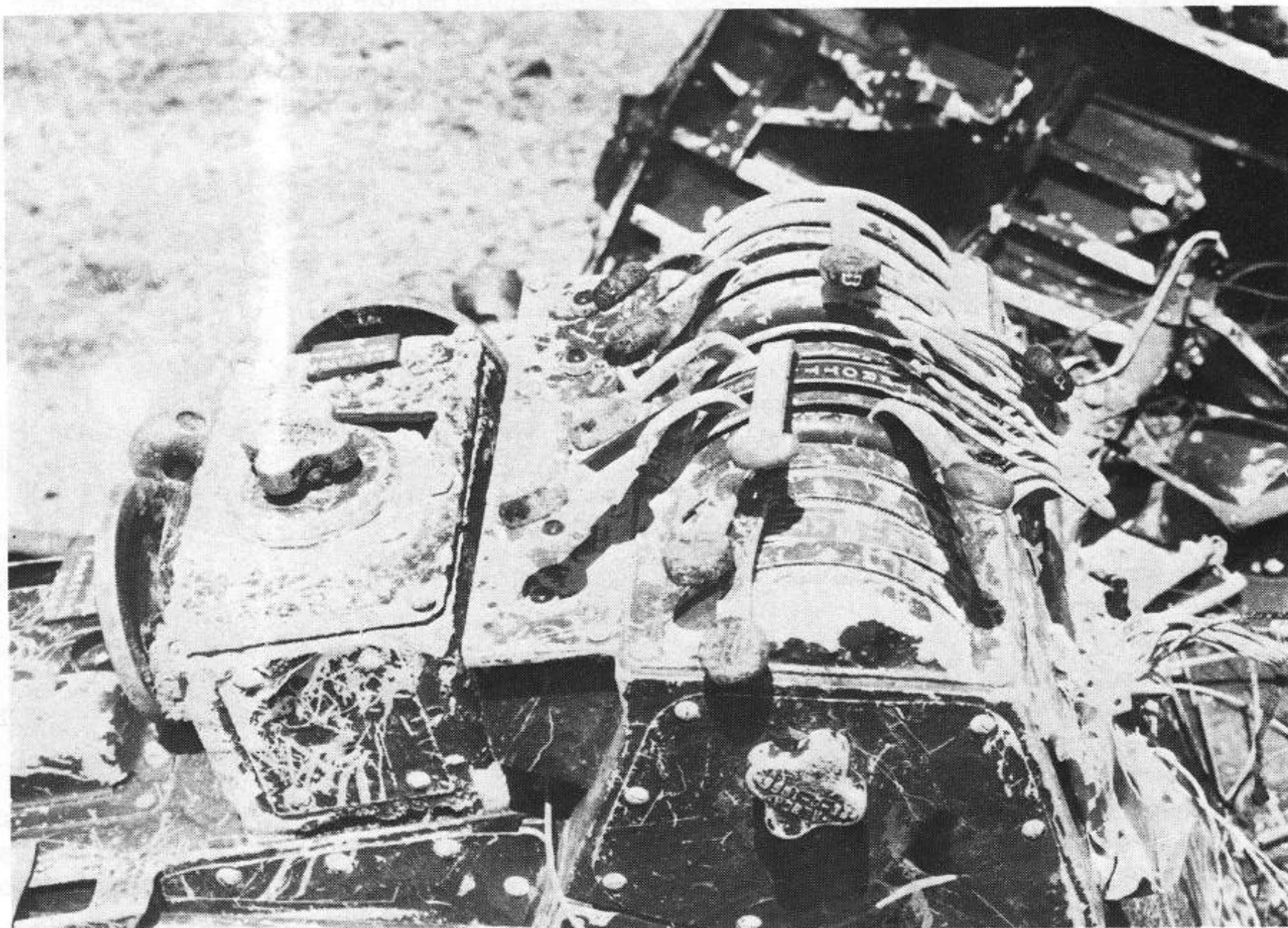
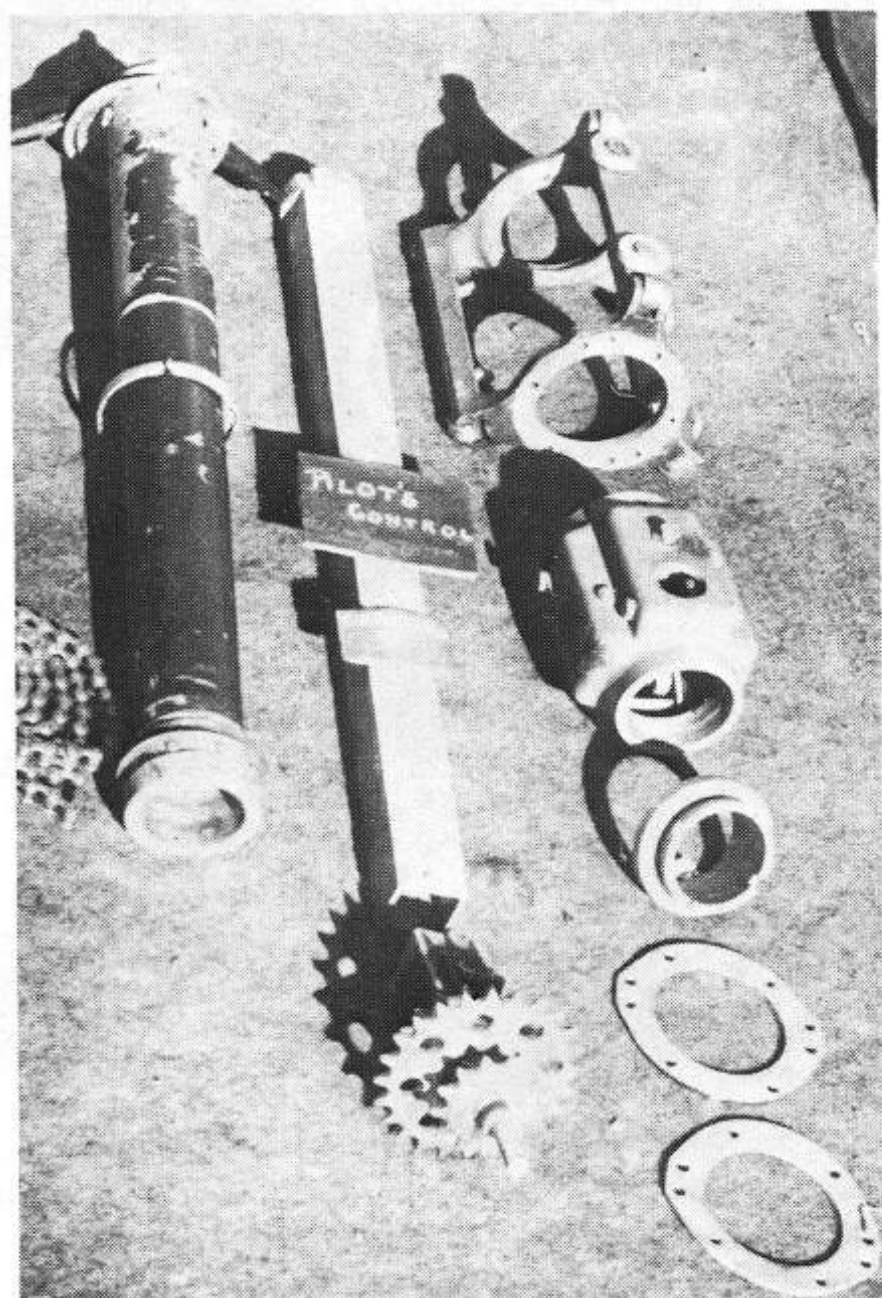
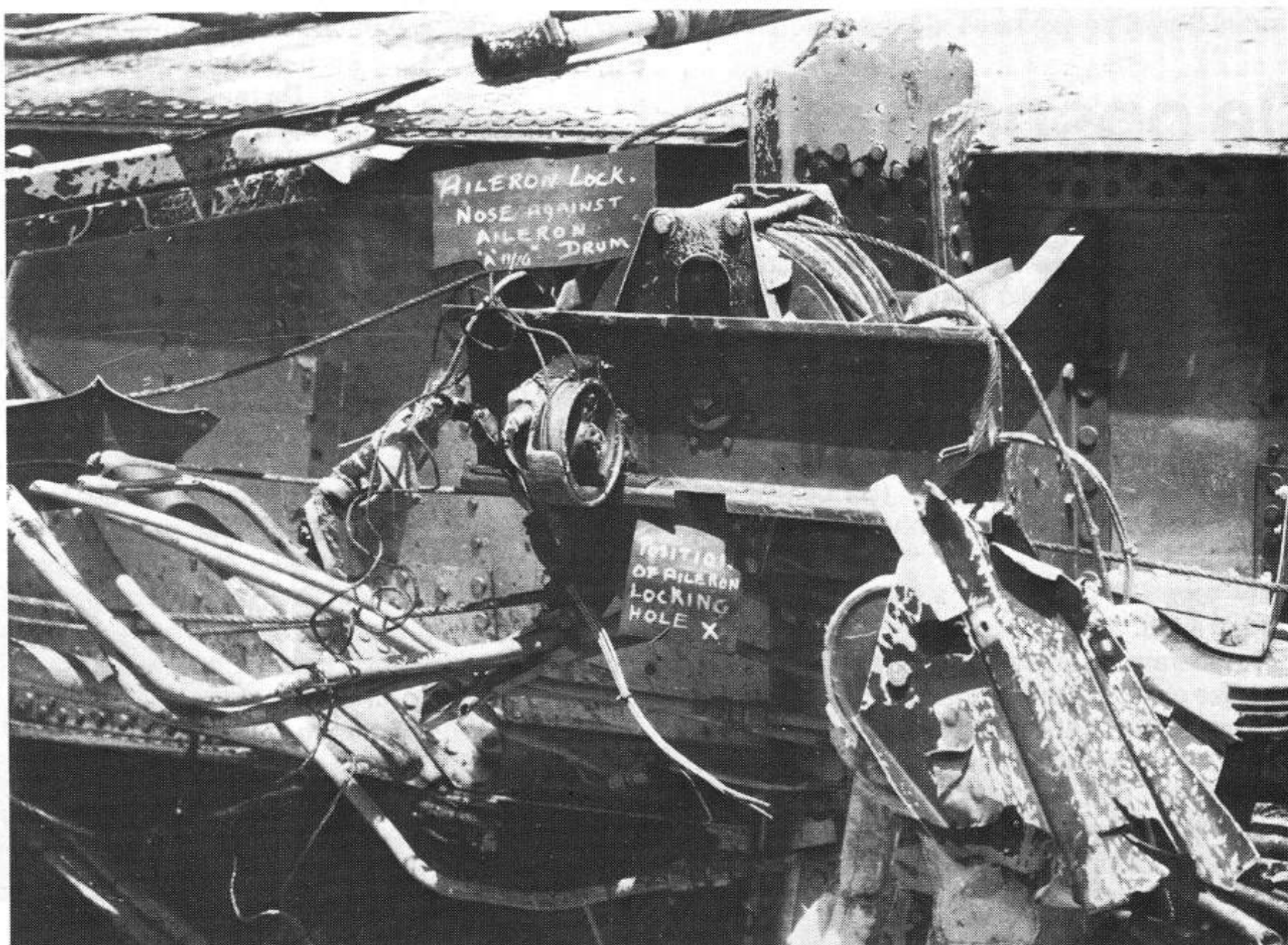


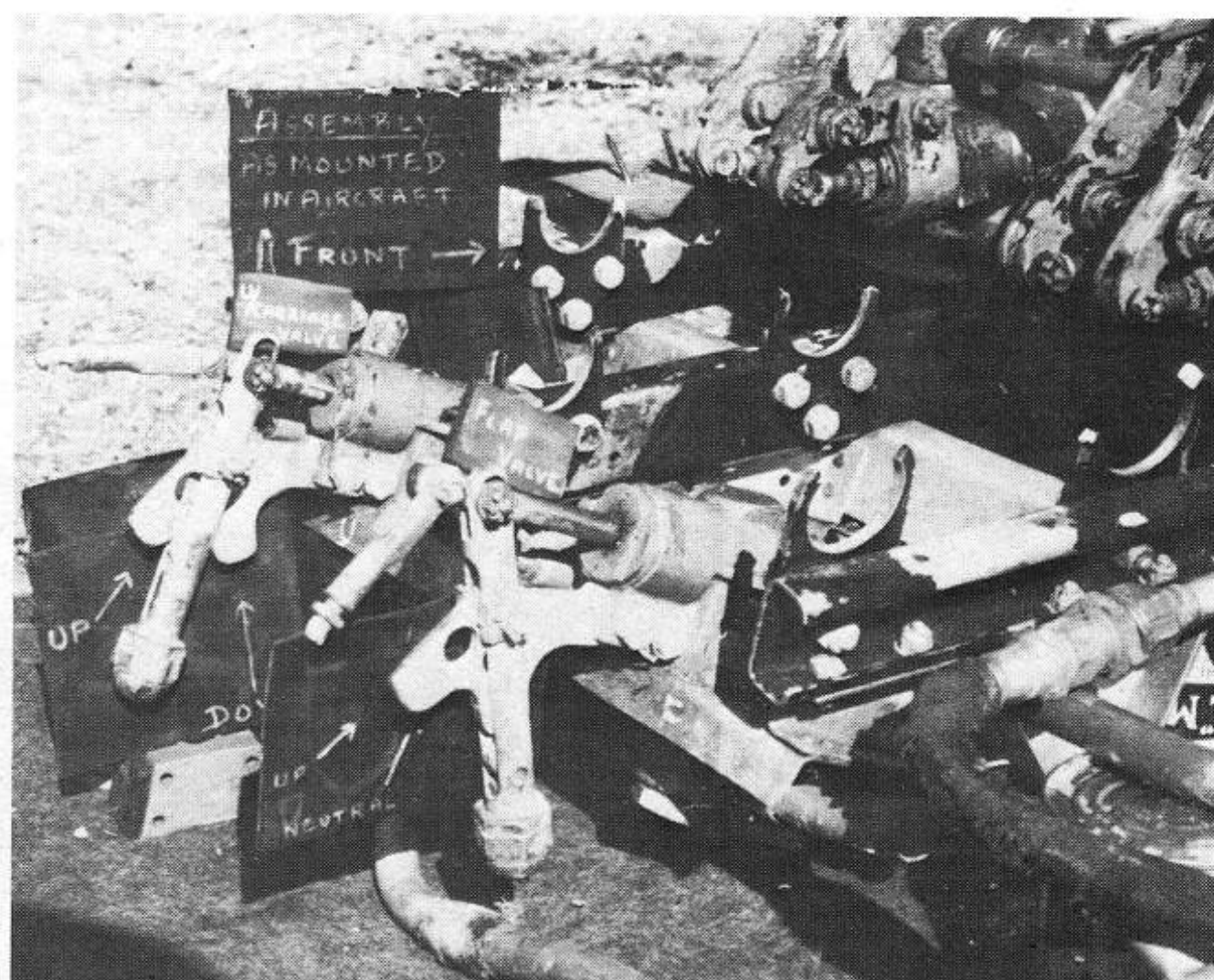
Soldaat 1e klas J. P. Hammond, die John Buck assisteerde bij het onderzoek.

op zondagavond de plek afzocht, kan worden aangenomen dat het vliegtuig maar enkele minuten bleef drijven en dat gedurende die periode in het voorste gedeelte het personeel, van wie sommigen ernstiger waren gewond dan anderen, geprobeerd heeft zich naar buiten te werken. Hun eerste gedachte moet natuurlijk de generaal en zijn dochter geweest zijn. Door de speedboot werden de piloot en de stoffelijke resten van vier personen geborgen. De tweede piloot, de dochter van de generaal en een lid van de civiele staf zijn nooit gevonden, hoewel wel enkele persoonlijke bezittingen van de vrouw werden geborgen.

Het lijkt mogelijk dat deze drie erin geslaagd zijn het vliegtuig te verlaten en zich enige tijd drijvende te houden, maar vervolgens wegens hun verwondingen toch zijn verdrongen. Zij kunnen heel goed op een stuk van het wrak zijn weggedreven en daardoor in de duisternis niet zijn opgemerkt door de speedboot. Dit zou ook verklaren waarom hun stoffelijke resten niet bij het wrak werden gevonden, zoals met bijna alle overigen wel het geval was.

Nadat de zoek-operaties waren gestaakt werd aan alle militaire posten aan de oostelijke kant verzocht scherp uit te kijken naar stoffelijke resten en wrakstukken die door de oostelijke wind zouden kunnen aanspoelen, speciaal gold dit voor de ontoegankelijke stranden en grotten.





Zaterdag 10 juli tot maandag 12 juli.

Omstandigheden niet geschikt voor duikers en lichten vanwege de oostelijke wind en de branding op het oostelijke strand. Er worden voorbereidingen getroffen om opnieuw minutieus de bodem van de zee af te laten zoeken door ondiep-water duikers.

Dinsdag 13 juli

Duikoperaties hervat, voornamelijk met ondiep-water duikers die volgens een vooraf gepland schema werken en een gebied uitkammen van ongeveer 400 yards lengte dat tussen de twee en vijf vadem ligt, met de originele plek van het wrak als middelpunt.

Diepzee-duikers werden gebruikt om zware wrakstukken naar boven te halen die niet door de ondiep-water duikers konden gehanteerd. Ook zochten zij buiten de vijf vademlijn.

Conditie waren slecht voor de duikers in verband met deining en onderstroom en door opwarrelen van zand in het water waardoor het zicht niet meer dan een paar voet was.

Woensdag 14 juli.

Omstandigheden iets beter dan de vorige dag. Zelfde operaties voortgezet. Een dreg vastgemaakt aan een vergroot net voor de garnalenvangst werd door een boot voortgetrokken en haalde buiten de vijf vademlijn kleine wrakstukken op. Dit noch de pogingen van de duikers bracht iets van belang of waarde naar boven.

Donderdag 15 juli.

Duiken voortgezet op verzoek van de Technische Hoofdofficier van de RAF. *Moorhill* licht de vleugel en brengt deze naar de artilleriewerf. Gedurende deze operatie brak een strop waardoor een van de verlichtingskabels van de *Moorhill* begon te zwiepen en een fatale klap uitdeelde aan een Spaanse arbeider die op slag dood was.

De vleugel belandde tenslotte op de artilleriewerf waar bleek dat de aileron nog voldoende intact was om de onderzoekscommissie van de RAF voldoende bewijsmateriaal te verschaffen.

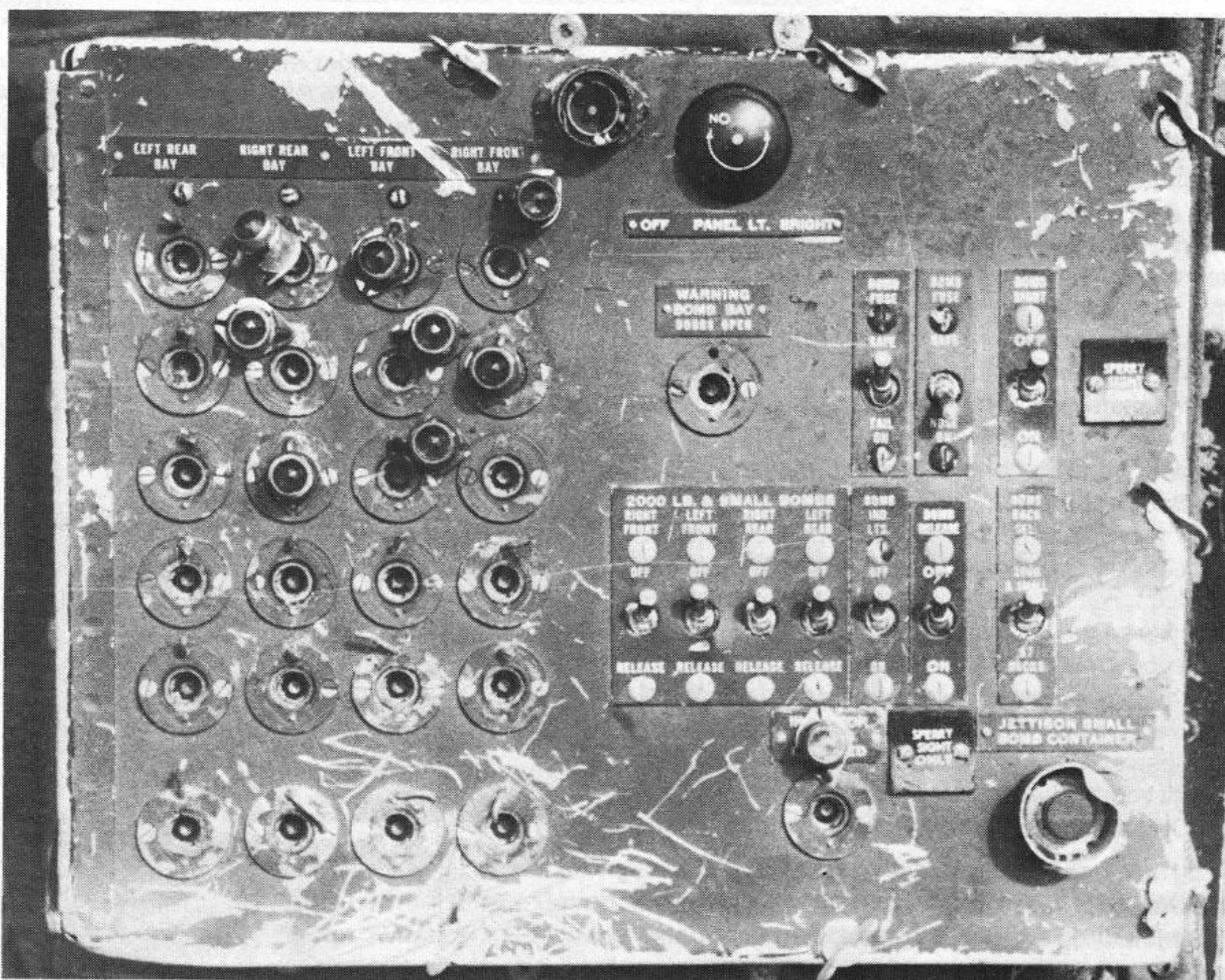
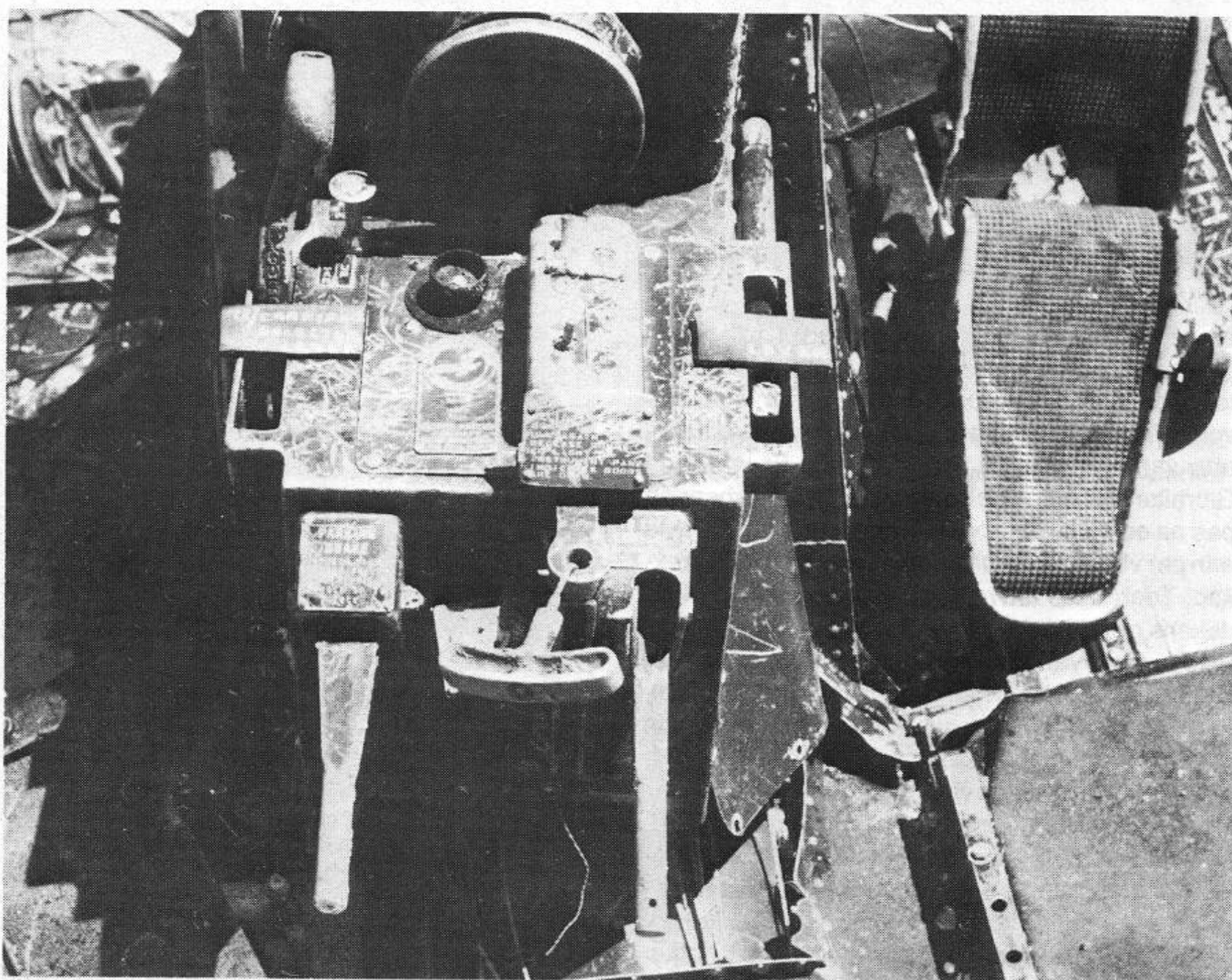
Vrijdag 16 juli.

Ondiep-water duikers zetten hun operaties voort. Kleine voorwerpen worden geborgen maar niets van waarde of van belang behalve een propeller. Een andere propeller werd gemerkt met een boei, maar lag te diep in het zand om door de ondiep-water duikers te worden opgehaald.

Zaterdag 17 juli.

Als resultaat van inlichtingen verstrekt door (a) de Technische Hoofdofficier van de RAF (b) de marine liaison-officier van de Gouverneur en de Poolse liaison-officier werden de operaties gestaakt.

De RAF ontmantelde het wrak en haalde het in gedeelten van de artilleriewerf. Zondag omstreeks 12.00 uur was het werk beëindigd.





De Begrafenis

De stoffelijke resten die op zondag 4 juli waren geborgen, werden overgebracht naar de kazematten waar zich een mortuarium van het leger bevond. De lijkschouwing vond plaats door de officier-arts van de RAF, dr. Peter Sutton. Er waren in Gibraltar niet onmiddellijk lijkkasten beschikbaar en pas na een uiterste poging slaagde majoor Quayle erin per vliegtuig vanuit Spanje vier kisten te betrekken. Toen deze arriveerden werden de in marine-dekens gewikkelde stoffelijke resten van generaal Sikorski en van generaal-majoor Klimecki door Quayle, luitenant Lubienski en de plaatselijk Poolse commandant, luitenant Rosycki, in hun kisten gelegd. De dunne zinken binnenkant werd verzegeld waarna de kisten werden dichtgespijkerd.

De Gouverneur, indachtig aan de juli-hitte in Gibraltar (waar alle begrafenis binnen een dag plaatsvinden), had bepaald dat de stoffelijke resten onmiddellijk naar Engeland zouden worden gevlogen. De Poolse regering in Londen vond het echter passender haar generaals per schip te laten vervoeren. Aangezien de Poolse torpedojager **Orkan**, die de opdracht moest uitvoeren, minstens 48 uur zou nodig hebben om in Gibraltar aan te komen, werd besloten beide op te baren in de Rooms-Katholieke kathedraal in Main Street.

Maandag laat werden de twee kisten, elk bedekt met de Poolse vlag, met militair eerbetoon in een open vrachtwagen van het mortuarium naar de kathedraal gereden. Geescorteerd door militairen met het geweer horizontaal en gevolgd door de Gouverneur en andere hoge officieren, vertrok de stoet vanaf Grand Casemates Square. Hoewel dit plein aan de noordelijke kant van Main Street ligt, nam de stoet een omweg langs Line Wall Road om vandaar vanuit tegenovergestelde richting de kathedraal te bereiken. Terwijl de soldaten het geweer presenteerden werden de twee met vlaggen bedekte kisten de kerk binnengedragen. Dezelfde Poolse soldaten die de dag tevoren door de generaal waren geïnspecteerd begonnen daar een 24-uurs dodenwacht bij de katafalk. Later op de avond keerde de Gouverneur terug om bij de kisten kransen van rode en witte bloemen te plaatsen.

De gehele dinsdag en woensdag duurde de dodenwacht voort. Er was nu bericht binnengekomen dat de **Orkan** donderdagmorgen vroeg zou arriveren,

Rechts: Het oude leger-mortuarium, gelegen juist naast de Landport Tunnel, is nu een particuliere woning.



Geheel boven: De kist met het stoffelijk overschot van generaal Sikorski wordt overgebracht naar de kathedraal in Main Street. De stoet heeft juist het mortuarium verlaten en steekt Grand Casemates Square over (IWM). Boven: Het plein is nu een parkeerplaats voor auto's en ziet er vrijwel onveranderd uit. De kazematten op de achtergrond waren tot 1957 als kazerne in gebruik toen de Seaforth Highlanders eruit trokken. Zij worden thans bewoond door Marokkaanse arbeiders.

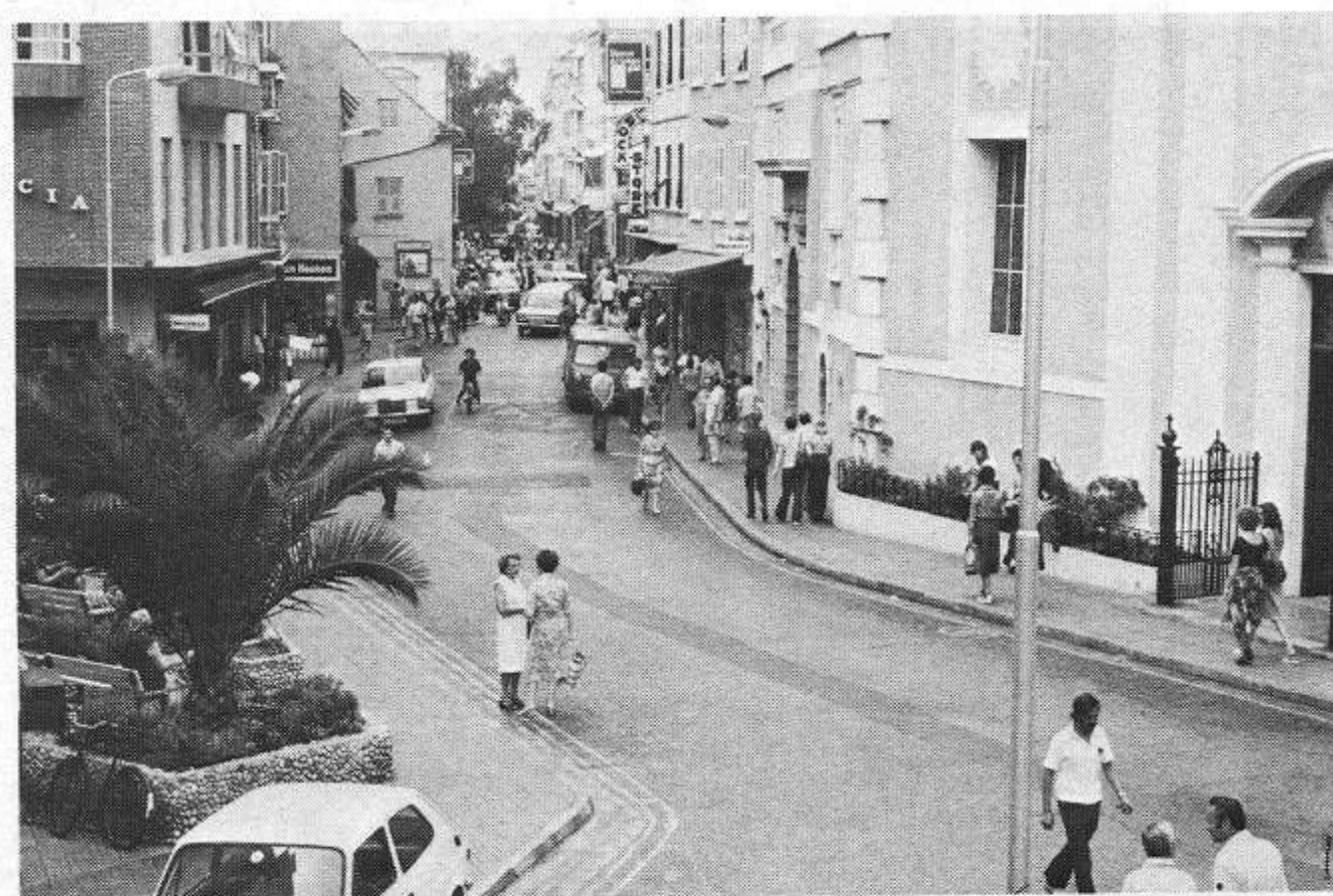




Boven: De begrafenisstoet passeert het Amerikaanse oorlogsmonument in Line Wall Road (IWM).
Onder: Ter vergelijking een foto uit juli 1977, genomen vanuit de Shell garage naast Fish Market Road.

waarop besloten werd om 's morgens om 08.15 uur een rouwdienst in de kathedraal te houden waarna de kisten in een plechtige stoet naar het schip zouden worden overgebracht.

Woensdag tegen middernacht bracht luitenant Lubinski een laatste bezoek aan de kathedraal om de voorbereidingen voor de volgende dag te controleren. Toen hij daar aankwam trof hij een situatie van uiterste ontzetting aan. De Poolse soldaten die achter waren gebleven om de wacht te houden stonden buiten de kathedraal, doodsbang om naar binnen te gaan omdat het er spookte. Toen Lubinski de kathedraal binnenkwam werd hij overvallen door een onpasselijk makende lucht en hoorde hij vreemde geluiden uit de richting van de kathedraal komen. Toen hij de vlag van generaal Sikorski's kist haalde werd hem de reden van de stank duidelijk: in de verschrikkelijke hitte was het lichaam van de generaal zeer snel tot ontbinding overgegaan. Waarbij de vrijkomende gas de zinken binnenkist hadden doen springen als een bom. Onheilspellende geluiden uit de kist van generaal-majoor Klimec-



Links: De stoet trekt in noordelijke richting door Main Street en nadert de kathedraal (IWM). Boven: Main Street is vandaag de dag de drukste straat van Gibraltar. Ook deze foto werd genomen vanuit het huis van de tandarts op no. 216.

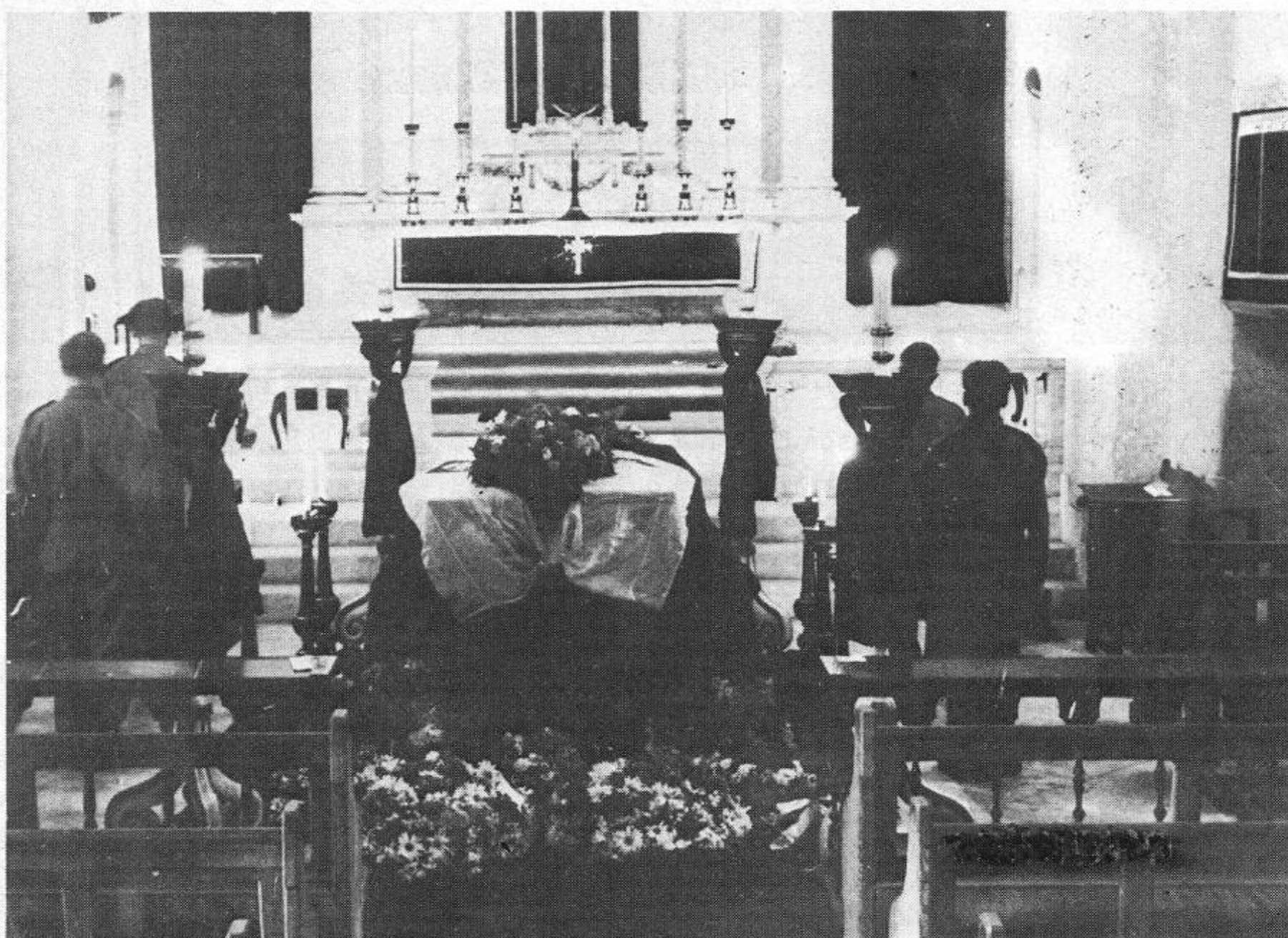


Links: De met een vlag bedekte kist van generaal Sikorski wordt de kathedraal binnengedragen (IWM). Boven: Dezelfde plek thans. Onder: De twee kisten op de katafalk (Polish Institute).

ki wezen erop dat ook deze op het punt stond uiteen te barsten. Met de rouwdienst die binnen acht uur zou worden gehouden in het vooruitzicht, sloeg luitenant Lubienski alarm.

De Gouverneur gaf zijn adjudant, kapitein-vlieger Perry, opdracht de kisten met zijn jeep naar het mortuarium terug te brengen. Main Street was stil en verlaten toen de kisten naar buiten werden gebracht en andere soldaten arriveerden om het binnenste van de kathedraal schoon te maken en te ontsmetten. Terug in het mortuarium namen de luitenanten Lubienski en Rosycki de ijselijke taak op zich om de lichamen in nieuwe kleren te leggen, dankbaar nu dat de stoffelijke resten in de dekens gewikkeld waren gebleven. Gelukkig waren onmiddellijk andere kisten beschikbaar omdat nog niet alle slachtoffers waren geborgen. Met nog enkele minuten over voordat belangstellenden de kerk binnen mochten, waren de kisten in het geheim naar de kathedraal teruggebracht waar ook verse bloemen stonden.

Ondertussen had kapitein Perry, die nog steeds fungeerde als onofficiële begrafenisondernemer, opdracht ontvangen de kist met het stoffelijk overschot van kolonel Cazalet, Sikorski's Britse liaison-officier, rechtstreeks in zijn jeep naar de *Orkan* te brengen om daar aan boord te worden genomen. Toen hij echter de kade bereikte waar de *Orkan* lag afgemeerd, weigerde de bijgelovige Poolse commandant de kist aan boord te nemen. In feite, aldus Perry, wenste hij eigenlijk ook generaal-majoor Klimiecki niet aan boord te nemen. Kapitein Perry bleef doorgaan te trachten de commandant te overtui-

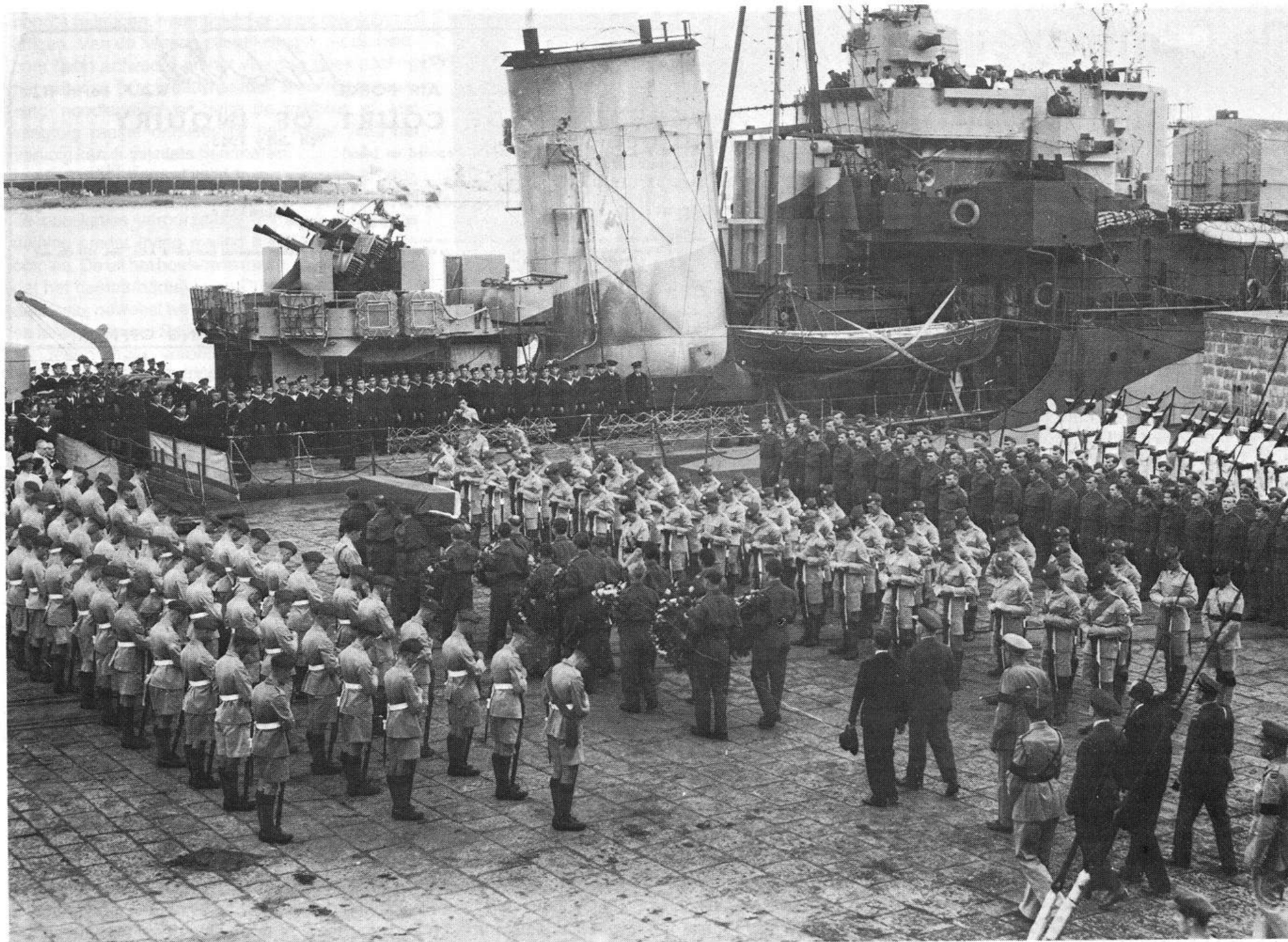


gen tot het moment dat men, enkele honderden meters verder de stoot de havenpoort hoorde binnengaan. Toen, geen andere keus gelaten, reed Perry zijn jeep uit het gezicht, waarna hij naar het mortuarium terugkeerde op het moment dat de kust vrij was.

Ondanks de bezwaren van de commandant dat het schip ten ondergang zou zijn gedoemd als het beide generaals zou vervoeren, werden de twee kisten toch aan boord gebracht, waarna de *Orkan* het anker lichtte en langzaam onder de tonen van een Britse militaire kapel de haven uitvoer.



Links: Donderdag 8 juli, 08.30 uur. De kist, nu op een affuit geplaatst trekt langzaam voorbij het klooster op weg naar de Marinehaven (Polish Institute). Boven: Juli 1977. Foto genomen vanaf het balkon van Main Street no. 293.



Boven: Na aankomst in de Marinehaven hield de stoet halt op de kade. De Poolse torpedojager *Orkan* (voorheen de *Mymiddon*, gebouwd in 1940 voor de Britse marine) werd op 8 oktober 1943 getorpedeerd (Polish Institute).

Onder: In juli 1977 lag op dezelfde plaats afgemeerd HMS Rothesay. De bemanning staat op het dek aangetreden voor een groepsfoto.



De Controverse

Op maandagmorgen 5 juli 1943 kwam de Duitse radio als eerste met de bewering dat Sikorski was vermoord door de Britse Geheime Dienst. De dood van de generaal werd onmiddellijk in verband gebracht met de moord op admiraal Darlan, zes maanden tevoren in Noord-Afrika. Volgens de Duitse propagandamachine hadden de beide mannen een politiek gevolgd die voor de Britse regering te lastig was geweest. Hoe gemakkelijk men deze beweringen ook kan beschouwen als een daad om onrust te stoken, het zaad van de twijfel was gezaaid en een controverse ontstond die tot op de huidige dag voortduurt.

Het hof van onderzoek dat de oorzaak van het ongeluk moest vaststellen begon zijn werk op 7 juli 1943 in het hoofdkwartier van de luchtmacht in Gibraltar. President van het hof was kolonel-vlieger J. G. Elton, DFC, AFC. Er waren 28 getuigen opgeroepen onder wie de piloot die van zijn verwondingen was hersteld. Het feit dat de piloot de enige overlevende was deed menig stuurman aan de wal concluderen dat kapitein Prchal de Liberator met opzet had laten verongelukken met het doel de generaal te doden. Om deze theorie te staven wordt dikwijls een uitspraak aangehaald van generaal Mason-Macfarlane die voorkomt in diens beschrijving van de gebeurtenissen (en waaruit reeds eerder werd geciteerd):

'Er was een zeer opmerkelijk feit. De piloot, had zoals bijna alle piloten zijn eigenaardigheden en hij droeg nooit, onder geen voorwaarde, zijn reddingsvest bij het opstijgen of landen. Hij had zijn reddingsvest over de rug van zijn stoel hangen waar het, indien nodig, snel bij de hand zou zijn. In zijn getuigeverklaring hield hij strak en stijf vol dat toen hij aan de start begon, hij niet van zijn gewoonte was afgeweken en dat hij niet zijn reddingsvest droeg. Het feit blijft echter dat toen hij uit het water werd opgepikt hij niet alleen zijn reddingsvest aan had, maar dat het tot op het laatste bandje was vastgemaakt en model omgehangen.'

Generaal Macfarlane verzacht deze verklaring echter met zijn persoonlijke visie op de oorzaak van het ongeluk:

'Persoonlijk ben ik redelijkerwijs ervan overtuigd dat het ongeluk er een was dat valt in de categorie 'menselijke fouten'. Hoewel Prchal, toen ik afscheid van hem nam voordat hij aan boord ging, geheel in orde scheen, geloof ik dat hij in een vlaag van verstandsverbijstering, voor het eerst sinds jaren zijn reddingsvest heeft omgedaan. Ik geloof dat deze toestand ophield toen hij van de grond was, en dat deze daarna onmiddellijk weer terugkeerde, dat hij in de duisternis de horizon uit het oog verloor en dat hij het toestel onverbiddelijk de zee in stuurde zonder zich te realiseren wat hij deed, tot de laatste seconde toen het reeds te laat was om nog iets te doen behalve het stopzetten van de motoren. Dit alles wordt nog versterkt door het feit dat, toen het vliegtuig het water raakte, het landingsgestel nog uit was en in die positie stond vastgezet, terwijl iedere piloot binnen enkele seconden nadat hij in de lucht zou zijn gekomen het landingsgestel zou hebben ingetrokken. Velen in Gibraltar gaven zich na het ongeluk over aan speculaties over de vraag hoe zo'n onverklaarbaar ongeluk kon zijn gebeurd. Al degenen aan wier oordeel ik waarde hechtte waren het tenslotte met mij eens, inclusief mijn commanderende luchtmacht officier, dat de ramp te wijten was geweest of aan een beoordelingsfout, of, waarschijnlijker, aan een tijdelijke blackout van de piloot.'

'De vraag of sabotage was gepleegd kwam ook ter sprake', schreef generaal Mason-Macfarlane, maar werd verworpen omdat het toestel gedurende zijn hele verblijf op Gibraltar onder speciale bewaking had gestaan en ook nog een wacht van de RAF had gehad.'

Kapitein Prchal's eigen verklaring kwam tot stand tijdens het kruisverhoor dat hem werd afgenomen

Certified True Copy.

ROYAL AIR FORCE R.A.F. Form 412

PROCEEDINGS OF COURT OF INQUIRY OR INVESTIGATION

7th July 1943.

opened on (date) 7th July 1943.

at (place) Air Headquarters, Gibraltar.

by order of Air Marshal Sir J.C. Slessor.

to inquire into the FLYING ACCIDENT on (date) 4th July '43

at (place) North Front (nearest town) Gibraltar.

*Here insert any special terms of reference.

and (i) To establish the facts called for in the Findings set out below.
(ii) To give an opinion as to the cause of the accident, the degree of responsibility of any person concerned (see R.R. & A.C.I., para. 1319 (3)), and if thought desirable, to make recommendations.
(iii) To inquire specially into*

COMPOSITION OF THE COURT (OR NAME OF INVESTIGATING OFFICER)

	Rank	Name	Unit
President	Group Captain	J.G. Elton. D.F.C., A.F.C.	R.A.F. Stn. Turnberry.
Members (a)	Wing Commander	A.W. Kay.	H.Q. Coastal Command.
	Squadron Leader	D.M. Wellings. D.F.C.	A.H.Q. Gibraltar.
	(Wing Commander	M.M.S. Russell.	H.Q. Transport Command.
In attendance (a)	(Wing Commander	S. Dudginski.	Inspectorate General.
			Polish Air Force.

LIST OF WITNESSES

Rank	Name	Unit (if civilian say so)	Rank	Name	Unit (if civilian say so)
F/Lt.	E.H. Prchal.	511 Sqn.	AC1.	D. Qualtrough.	179 Sqn.
G/Capt.	G.A. Bolland.	R.A.F. North Front	LAC.	H.D. Tisdale.	179 Sqn.
Captain.	J.L. Williams.	King's Regt	LAC.	E.R. Howes.	S.E.P.N./Front
Serjeant.	N.J. Moore.	511 Sqn.	Flt. Lieut.	A.M. Postgate.	71 ASR Unit.
Corporal.	W.A. Davis.	511 Sqn.	Flt. Lieut.	I.P. Fraser.	RAF.N./Front.
Corporal.	F.T. Hoggood.	511 Sqn.	Corporal	K.J. Alexander.	511 Sqn.
LAC.	H.D. Gibbs.	511 Sqn.	LAC.	J.F. Miles.	511 Sqn.
Flt. Lieut.	R.B. Capes.	A.H.Q. Gib.	Pilot Off.	H.V. Briggs.	27 A.D.R.U.
A/Cdr.	S.P. Simpson.	A.H.Q. Gib.	Flt. Lieut.	R.S. Coleman.	27 A.D.R.U.
			Flt. Lieut.	A.J. Perry.	A.H.Q. Gib.

1. Description of aircraft.

Type and Mark	Dual or single control	Damage to Airframe (c)	Engine(s) Type and Series	Engine Number(s) A.M. No.	Engine Number(s) Makers No.	Damage to Engine(s) (d)	Whether aircraft was fit for the flight
Liberator II	Dual	Total	Pratt & Whitney Twin Wasp	1. 8637 2. 5570 3. 11092 4. 10709	204870. 241578. 263156. 263043.	Total " " "	Fit.

2. Description of Occupants.

Name (e)	Rank	Unit	Duty, e.g. Pilot, A.G. etc.	No. of aircraft in which he was occupant	Where seated	Extent injured (f)
E.H. Prchal.	F/Lt.	511 Sqn.	Capt. & 1st Pilot	1	1st Pilot st.	Seriously.
W.S. Herring.	S/Ldr.	"	2nd Pilot	523.	2nd " "	Missing.
L. Zalsberg.	W.O.	"	Navigator.	"	Normal.	Fatally.
F. Kelly.	Sgt.	"	Flt. Engineer.	"	"	"
C.B. Gerrie.	F/Sgt.	"	WOP/AG.	"	"	"
D. Hunter.	F/Sgt.	"	"	"	"	Missing.
W. Sikorski.	General	Polish Fcs.	Passenger.	"	"	Fatally.
Klimocki.	Maj-Gen.	"	"	"	"	"
Karecki.	Col.	"	"	"	"	"
V. Cazalot.	Col.	Brit. Army.	"	"	"	"
J.P. Whitteley.	Brig.	"	"	"	"	"
Porikiowski.	Lieut.	Polish Fcs.	"	"	"	"

Eerste bladzijde van het verslag van het proces dat voor het Hof van Onderzoek in Gibraltar werd gevoerd. In de bovenste horizontale kolom de namen van de leden van het Hof. Daaronder de namen van de getuigen. Geheel onder de namen van de inzittenden. Negen andere getuigen en vijf inzittenden staan vermeld op een vervolgblad. (Public Record Office, inv.nr. AIR 2/9234 Crown Copyright)

toen hij als eerste getuige voor het hof van onderzoek moest verschijnen:

'Ik ben piloot in het 115e Squadron en op 4 juli 1943 was ik commandant van de Liberator AL523. Op 3 juli 1943 landde ik omstreeks 16.30 uur in Gibraltar, komende van Caïro. Vliegtechnisch was het toestel in alle opzichten in orde. Na de landing werd het toestel geïnspecteerd door mijn boordmecano en door de gronddienst van het 511e Squadron in Gibraltar. Op 4 juli 1943 om ongeveer 22.40 uur ging ik aan boord van de machine en constateerde tot mijn genoegen dat alles in orde was. Ik heb niet gezien waar de passagiers zaten, maar voordat wij de motoren startten rapporteerde de boordmecano dat iedereen een behoorlijke plaats had. Er waren elf passagiers. Vijf van hen zaten in het bommenruim en zes in de romp. Er was één passagier meer dan toen wij uit Caïro vertrokken. Deze had een plaats gekregen in het bommenruim. Het totale gewicht was bij benadering 52.000 lbs (23.500 kg).

Ik was tevreden met de wijze waarop de lading over het vliegtuig was verdeeld. Ik startte de motoren om deze warm te laten lopen en reed toen naar het einde van de startbaan waar ik de normale cockpitcontrole verrichtte. Alles ging naar wens. Nadat ik om 23.10 uur het groene licht ontving, begon ik aan de start. Bij een snelheid van ongeveer 130 mijl per uur was ik in de lucht. Toen ik op een hoogte van ongeveer 150 voet was drukte ik de stuurknuppel naar voren om mijn snelheid te vermeerderen die tot 165 mijl opliep. Daarna wilde ik opnieuw gaan stijgen en probeerde ik de stuurknuppel naar achteren te halen, wat mij niet gelukte. De stuurknuppel zat muurvast. Ik vroeg via de intercom aan de tweede piloot om snel de instrumenten te controleren. Op dat ogenblik was het landingsgestel ingetrokken en waren de remkleppen half naar beneden; dat is de normale positie bij een start. Toen ik merkte dat de stuurkolom niet meer kon bewegen probeerde ik het met het trimwiel in een poging om

hoogte te krijgen, maar ik kon er geen beweging in krijgen. Van de tweede piloot kreeg ik via de intercom geen antwoord en het vliegtuig dook snel op het water af. Ik schreeuwde toen tegen de bemanning 'noodlanding' en zette de motoren af. Het vliegtuig raakte onmiddellijk het water. Van het vervolg kan ik mij niets herinneren.'

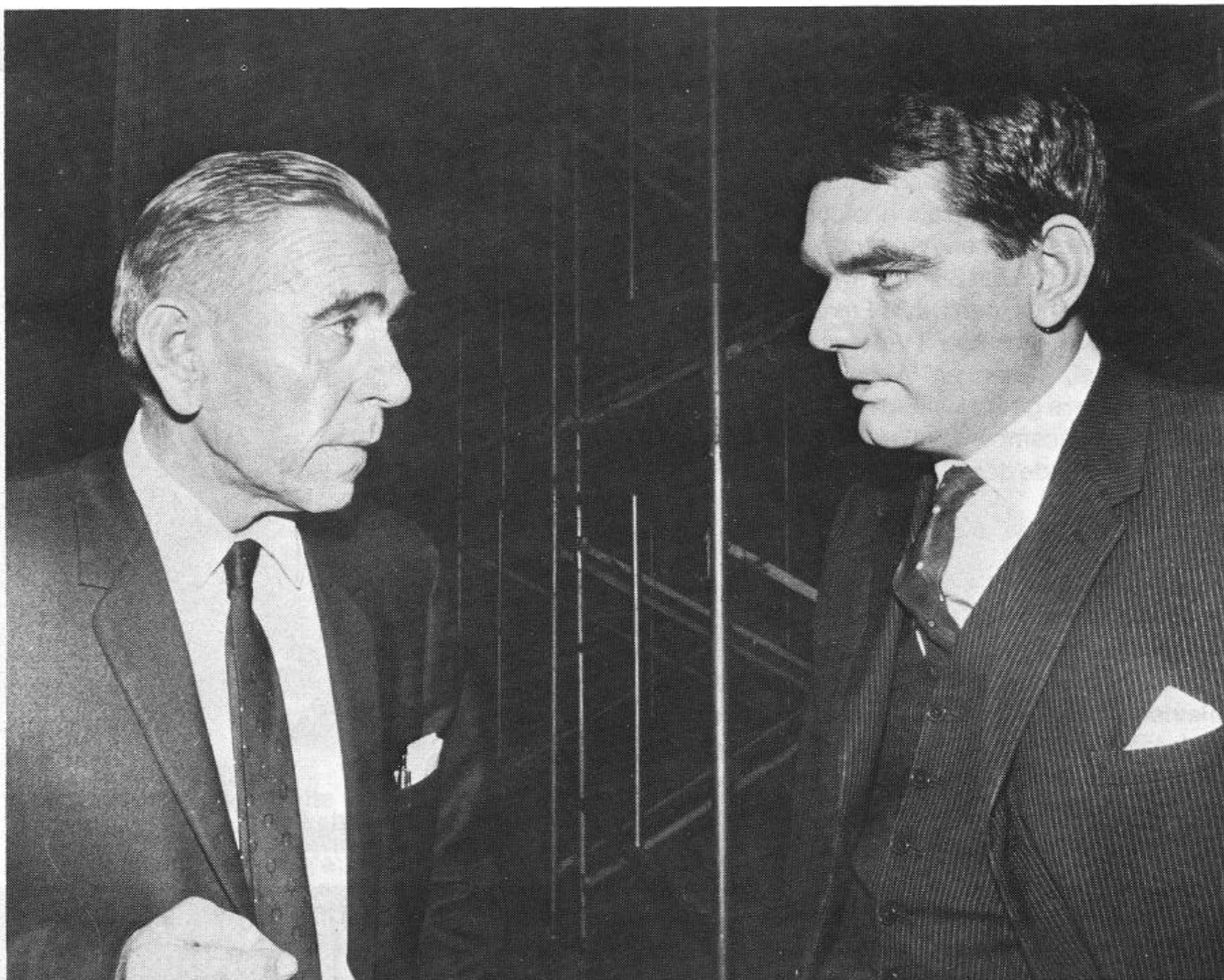
In 1963 publiceerde David Irving zijn eerste boek 'The Destruction of Dresden'. Evenals zijn volgende publikaties veroorzaakte het boek de nodige deining omdat Irving maling had aan gevestigde opinies. De uit het boek op te maken gevolgtrekking dat het bombardement van Dresden een schanddaad was geweest wekte de interesse van de Duitse toneelschrijver Rolf Hochhuth. Diens persoonlijke ideeën en zijn verontwaardiging over de bombardementen op Duitsland werden er door versterkt. (Hochhuth's eerste toneelstuk 'Der Stellvertreter' was in 1961 met succes opgevoerd).

David Irving verklaarde tegenover ons dat hij Hochhuth voor het eerst had ontmoet in Hamburg in februari 1965. 'Ongeveer een jaar later vroeg Rolf mij hem in Keulen te bezoeken. Wij ontmoetten elkaar in een openlucht-restaurant bij de Dom. Hij vertelde mij dat hij tijdens een cocktailparty in Zwitserland was benaderd door een verbitterde voormalige Engelse officier die bij de Britse Geheime Dienst had gewerkt. Zonder omhaal had deze man hem verteld dat het ongeluk met Sikorski het gevolg was van sabotage die was opgezet door de toenmalige Britse regering. Hochhuth kon hem op zijn woord geloven. Zelfs het meest oppervlakkige onderzoek zou dit aan het licht brengen. Het belangrijkste van alles was dat deze kolonel de leiding had gehad van het team dat het ongeluk teweeg moest brengen. Rolf begon mij toen over te halen voor hem een onderzoek in te stellen naar het gebeurde om zo achtergrondgegevens te verkrijgen. Hij was, zei hij, van plan over het onderwerp een toneelstuk te schrijven omdat hij volledig overtuigd was van hetgeen hem verteld was. Het stuk zou heten 'De Soldaten'. Hij was helaas niet in staat voor het overlijden van de ex-officier diens naam te onthullen. Hij had echter een schriftelijke getuigenis van 's mans beweringen die in een safe in een Zwitserse bank waren opgeborgen.

'Rolf bleef mij achtervolgen om het onderzoek te starten. Ik was er echter weinig toe geneigd. De eerste stap waar wij het over eens werden was te kijken in de papieren van de Gouverneur van Gibraltar Mason-Macfarlane. Diens familie woonde in Schotland. Tenslotte maakte ik de reis daarheen en doorzocht de paperassen. Tegen die tijd was Rolf's toneelstuk gereedgekomen en werd het ingestuurd. In de papieren van Mason-Macfarlane vond ik niets tot ik op het laatste moment een stuk of vijf



De Argentijnse schrijver/acteur Carlos Thompson (Keystone).



Edward Prchal (links), piloot en enige overlevende van het ongeluk met de Liberator, ontmoet op 10 maart 1968 in Toronto de Britse auteur David Irving voor een televisie-interview (Toronto Star).

getypte pagina's vond, gedateerd juli 1945, waarin hij de gebeurtenissen beschreef van de avond en de nacht dat Sikorski om het leven kwam. (Zie de hiervóór uit het stuk geciteerde passages, Red.) Dit getypte document toonde duidelijk aan dat Mason-Macfarlane dacht dat er een luchtje aan de zaak zat. Mason-Macfarlane, die in 1940 in Frankrijk inlichtingenofficier was geweest en militair attaché in Berlijn en Moskou, was niet op zijn achterhoofd gevallen. Ook ik ben dat niet; daarom meende ik dat de hele zaak een onderzoek en mijn inspanning waard was.'

De eerste maanden van 1967 duurde de controverse over Hochhuth's nieuwe toneelstuk voort, vooral toen bekend werd dat het stuk op de nominatie stond te worden opgevoerd door het National Theatre in Engeland. De literaire adviseur van het theater was er een groot voorstander van, hoewel de artistieke directeur, Sir Laurence Olivier, ernstige twijfels had. In dit stadium kwam er nog één schrijver op de proppen – de in Argentinië geboren Carlos Thompson, een goede vriend van Olivier. Aanvankelijk spande Thompson zich in Sir Laurence tot een beslissing te bewegen, maar naarmate hij meer en meer bij de zaak betrokken raakte, werden Thompson's bemoeienissen een persoonlijke kruistocht die er op was gericht geen middel onbeproefd te laten om zowel achter de feiten te komen als achter de mogelijke beweegredenen die aan het Duitse stuk ten grondslag lagen. Bijna twee jaar werkte hij letterlijk dag en nacht. Thompson hoorde dozijnen getuigen in de mening dat hij het openbaar belang behartigde door de naam van Churchill van alle blaam te zuiveren, diens familie was verstoken van elk middel daartoe omdat de Engelse wet een overledene niet tegen smaad beschermt.

Terwijl Thompson met zijn onderzoek bezig was, beleefde het toneelstuk dat in Engeland werd verboden, op 9 oktober 1967 zijn première – gelijktijdig met de verschijning in een televisie-interview in Hamburg met Hochhuth en Irving op de dag van de première maakten dat de zaak frontpaginanieuws bleef. Verrassend genoeg echter gaf Irving's boek, begonnen op instigatie van Hochhuth, geen grond aan diens bewering over Britse sabotage.

'Accident' is een ongeunsteld feitelijk verslag van de gebeurtenissen die tot het ongeluk hebben geleid, van het onderzoek ernaar en wat zich daarna afspeelde. De Redactie van Toen en Nu kan in-

staan voor de nauwgezetheid van Irving's onderzoek, aangezien hij zo vriendelijk is geweest al zijn onderzoekmateriaal, transcripties van interviews en gevoerde correspondentie vrijelijk te onzer beschikking te stellen om het te raadplegen en er eventueel fotocopies uit te maken. Voornamelijk door dit genereuze aanbod kon dit verhaal over Sikorski worden geschreven. Hetzelfde kan niet worden gezegd van de hulp van officiële instanties aan David Irving. De afdeling AR3 van het ministerie gaf enkele personen die met de zaak te maken hadden gehad, zelfs opdracht niet met Irving te spreken. Wij waren daarom verbaasd een fotocopy te vinden van het proces voor het Hof van onderzoek, op welk stuk Irving een groot deel van zijn verhaal had gebaseerd en dat pas in 1972 voor het publiek openbaar werd! (Public Record Office, dossier AIR2/9234).

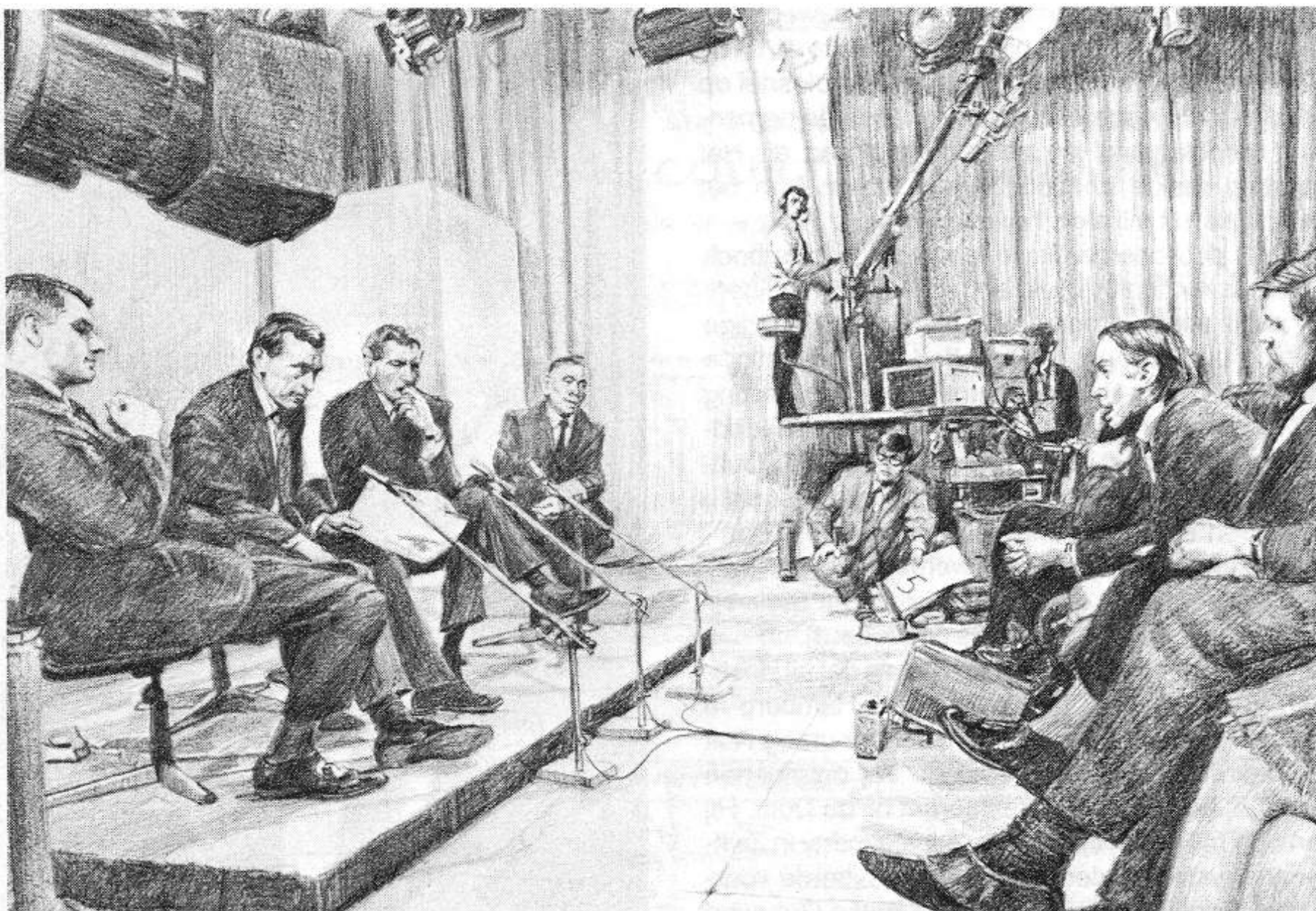
'Accident' gaat het voor en tegen na van diverse theorieën die een verklaring trachten te geven van het ongeluk en het boek is onontbeerlijk voor die lezers die meer over de zaak willen weten. Het enige zwakke punt in het boek is dat Irving verzuimd heeft om persoonlijk de piloot, Edward Prchal, om commentaar te vragen, hoewel de 'Daily Telegraph' had uitgevonden dat hij in een voorstad van Los Angeles woonde, nadat vorige berichten hadden gemeld dat hij was omgekomen bij een ruzie in een bar in Chicago in 1955.

'De Soldaten' van Hochhuth nagelde Winston Churchill echter aan de schandpaal als degene die zijn toestemming had gegeven tot de moord op Sikorski. De zaak werd nog verder op de spits gedreven tijdens een televisie-uitzending op 19 oktober 1976 met Churchill's zoon Randolph, Kenneth Tynan en David Irving, onder leiding van de bekende Britse interviewer David Frost. Ongeacht het feit dat de Duitse Pers slecht over het stuk oordeelde, werden er in Toronto in Canada voorbereidingen getroffen om het stuk in mei 1968 in Engelse vertaling op de planken te brengen. Dit leidde tot een optreden voor de Canadese televisie van David Irving en Prchal (de eerste keer dat zij elkaar ontmoetten) op 10 maart. Het gesprek onttaardde echter in een scheldpartij waarbij Prchal Irving verweet niet de beleefdheid te hebben gehad eerstgenoemde te interviewen voordat zijn boek verscheen.

Carlos Thompson had Prchal echter wel in Los Altos in Californië bezocht in november van het

voorafgaande jaar. Hij bleek zeer bereidwillig en genegen zijn verhaal te doen. De volledige tekst van dit vraaggesprek staat in Thompson's boek 'The assassination of Winston Churchill', dat in 1968 verscheen. Dit boek is een fascinerende kroniek van het door Thompson verrichte onderzoek met Hochhuth en Irving als hoofdpersonen. Men dient het te lezen samen met 'Accident' en te zien als een vervolg van het Sikorski mysterie. De publicatie tot een climax toen David Frost alle betrokkenen uitnodigde voor een TV-debat – Thompson, Irving, Prchal, Tynan en Winston Churchill, de kleinzoon. Deze gedenkwaardige uitzending vond plaats op 29 december 1968 en was zo diepgaand dat zij de volgende dag moest worden voortgezet.

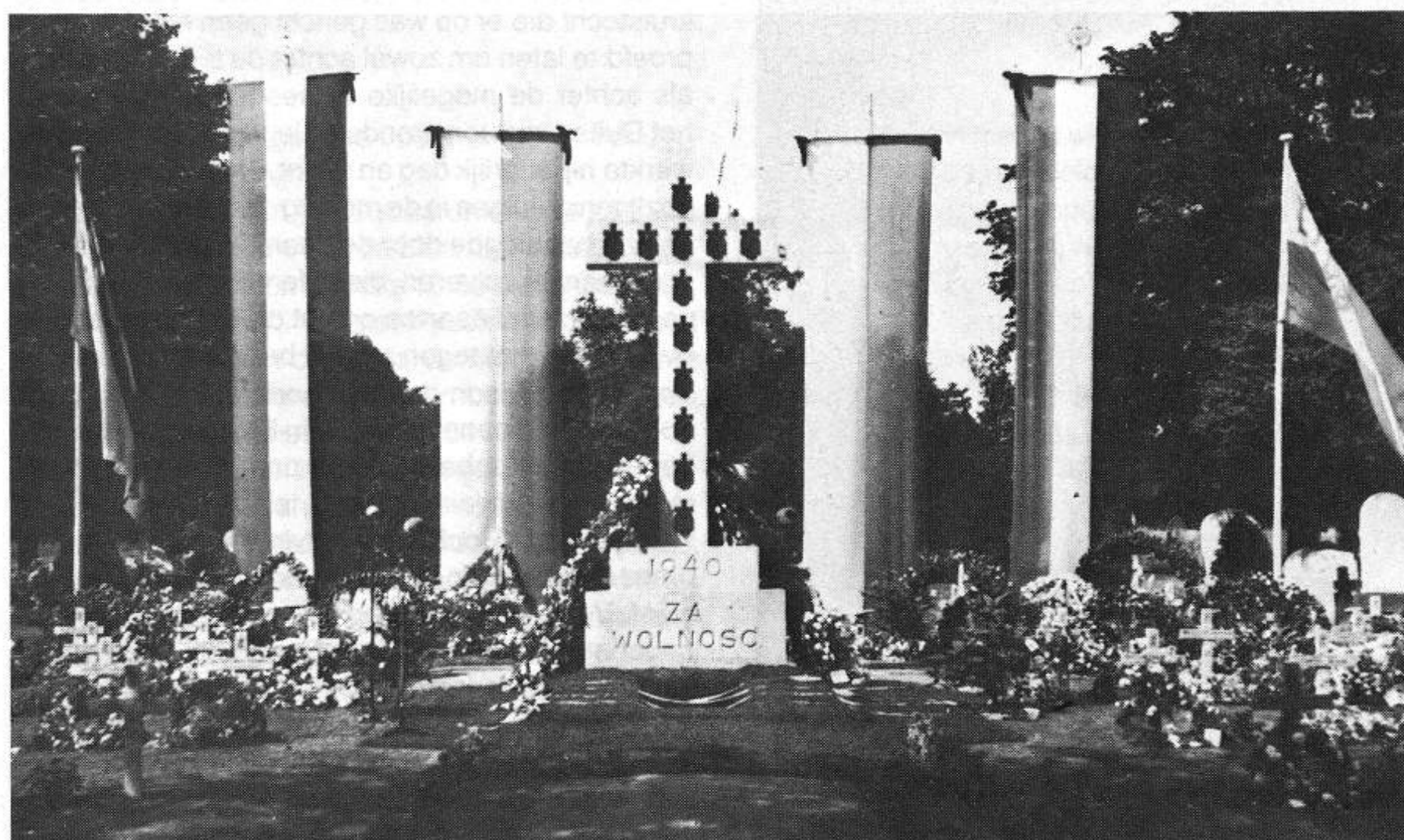
Tekening van het televisieprogramma van David Frost op 20 en 21 december 1968, op verzoek van de redactie van Toen en Nu vervaardigd door George Campbell. (London Weekend Television weigerde de originele foto voor reproductie af te staan). Op het podium v.l.n.r. David Irving, David Frost, Carlos Thompson en Edward Prchal. Rechts, voorover buigend, Kenneth Tynan.



Boven: 10 juli 1943. De Orkan arriveert in Plymouth. De kist met generaal Sikorski wordt op een affuit weggereden. Onder: Vijf dagen later werd de generaal in Newark ter aarde besteld. Het graf was tijdelijk bedoeld totdat na de oorlog de stoffelijke resten konden worden bijgezet in het Wawelu kasteel in Krakau (IWM).

De laatste tocht

Toen de Orkan op 10 juli in Plymouth arriveerde werden de kisten per trein met een speciaal rijtuig dat ingericht was als een kleine katholieke kapel, naar Londen vervoerd. Een erewacht van de Grenadier Guards stond aangetreden op het perron toen de trein op Paddington station aankwam. Vanaf het station werden de kisten overgebracht naar het gebouw van de Poolse regering in Kensington Palace Gardens waar zij tot 14 juli officieel werden opgebaard. De volgende dag werd er een Requiem-mis opgedragen in de kathedraal van Westminster, waarbij Winston Churchill, leden van de regering en de chefs van staven aanwezig waren. Daarna werden de kisten overgebracht naar het pools oorlogskerkhof in Newark in Nottinghamshire. Sikorski werd begraven op een opvallend centrale plaats. Generaal-majoor Klimecki ligt een kleine twintig meter links van het kruis, evenals kolonel Marecki en luitenant Ponikiewski, wier stoffelijke resten later werden gevonden.



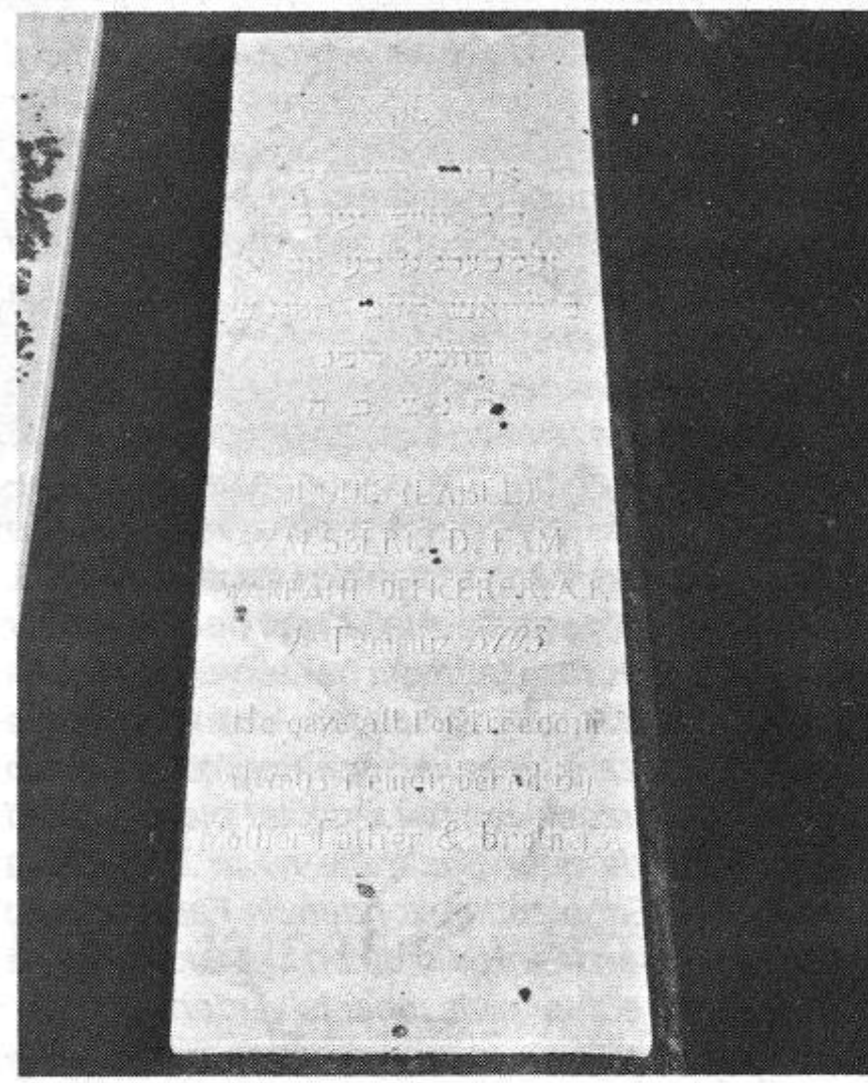


De Poolse koerier, soldaat Gralewski, werd op 8 juli geborgen. Hij werd de volgende dag begraven op het North Front-kerkhof in Gibraltar (afdeling 1, graf A6). Kolonel Cazalet, wiens stoffelijk overschot de commandant van de Orkan geweigerd had mee te nemen, kreeg op 12 juli zijn laatste rustplaats naast Gralewski (graf A5), evenals het andere Britse parlamentslid, brigade-generaal Whiteley (graf A7). Nadat hun stoffelijke resten waren gevonden, kregen de twee leden van de RAF-bemanning, sergeant-majoor Gerry en sergeant Kelly een zee-mansgraf. Hun namen staan bijgeschreven in het oorlogsgedenkteken in Gibraltar. De Joodse telegrafist, Louis Zalsberg, werd begraven op het Joodse North Front-kerkhof. Zonder de juiste locatie te weten, nam het geruime tijd in beslag voordat wij zijn graf tussen de andere op doodkisten gelijkende tombes konden ontdekken. De graven staan er zo dicht op elkaar dat men, nogal oneerbiedig, er bovenop moet lopen. De Hebreeuwse opschriften gaven ons geen aanwijzingen, maar gelukkig is Zalsberg's steen ook voorzien van een inscriptie met latijnse letters. Alleen de datum van zijn overlijden is vermeld volgens de Joodse kalender, 1 Tammuz 5703. De stoffelijke resten van

Linksboven: Een gedeelte van de North Front begraafplaats gefotografeerd in juni 1945. De graven van kolonel Cazalet, kanonnier Gralewski en brigade-generaal Whiteley liggen in de verste hoek (IWM). Rechts: De drie graven zijn nu bedekt met stenen volgens het model van de Oorlogsgravencommissie van het Britse Gemenebest (Commonwealth War Graves Commission).



Het oorlogsgedenkteken naast het vliegveld.



Het Joodse graf van Louis Zalsberg.





Luitenant-generaal Sir Ralph Eastwood, Gouverneur van Gibraltar, legt een krans tijdens de onthulling van de plaquette die was geplaatst in de zuidoostelijke hoek van de startbaan (IWM). Rechts: Waar de plaquette precies was aangebracht is niet meer te zien, hoewel de ring op de voorgrond de plek helpt te identificeren.



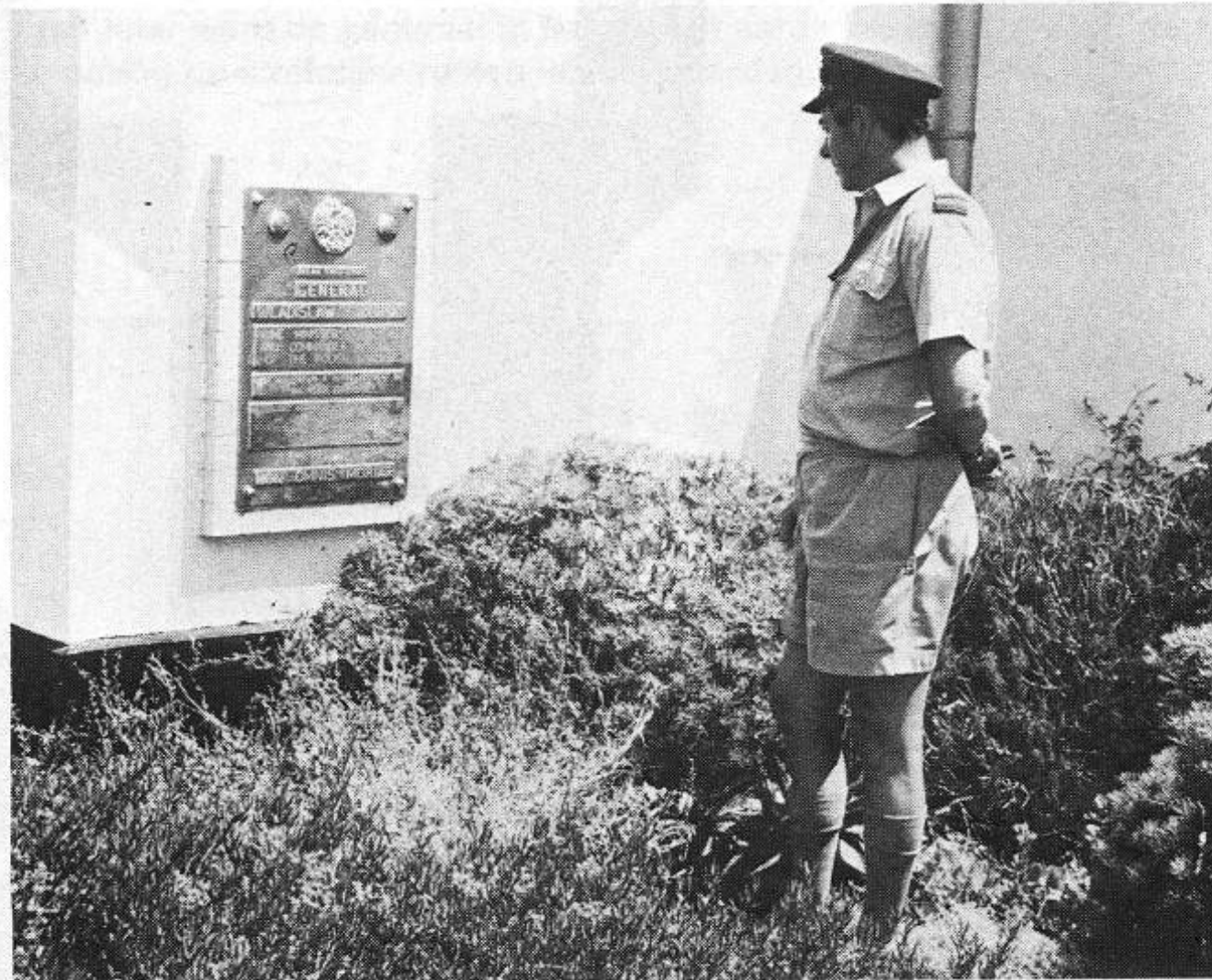
majoor-vlieger Herring en van sergeant-majoor Hunter werden nooit gevonden. Hun namen staan op het Runnymede Memorial (paneel 118 en 137). De andere slachtoffers die niet werden gevonden zijn de dochter van de generaal, Zofia, zijn secretaris, Kulakowski en de, naar wordt aangenomen, geheime agent Pinder. De andere burger, Walter Lock, werd onmiddellijk na het ongeluk geborgen, maar wij zijn er niet in geslaagd na te gaan wat er met zijn stoffelijk overschot is gebeurd. Van Lock of Pinder komt geen aantekening voor in de Britse overlijdensregisters, noch in die van Gibraltar. De ongevalleninspecteur van het Ministerie van Luchtvaart die was aangewezen om de oorzaak te onderzoeken van het Sikorski-ongeluk, was kapitein John Buck. Wij zijn hem dank verschuldigd voor de foto van het wrak van de Liberator AL 523, alsmede van die van de AL 522 die naar Gibraltar was gevlogen om te trachten het blijven vastzitten van de stuurkolom te simuleren, dat volgens de piloot de oorzaak was van het ongeluk. Na een grondig onderzoek van het wrak ter plaatse werd het volgens de heer Buck, die nu in Zuid-Afrika woont, naar Engeland gezonden. In Farnborough waar het onderzoek zou moeten zijn voortgezet is van het wrak echter niets meer te vinden. Andere overblijfselen van het ongeluk zijn generaal Sikorski's uniformjas die drijvend op zee werd aangetroffen; de tuniek van zijn dochter die om de benen van de generaal was gewikkeld en voorts diens pet die enkele dagen later in Spanje op het strand aanspoelde. Al deze relikwieën zijn ten-



De uniformjas en overblijfselen van de pet van generaal Sikorski die uit zee werden opgevist.

toongesteld in het Sikorski-museum in het Poolse instituut, Princess Gate 20 in Londen. Achttien maanden na het ongeluk werd in de uiterste zuidoostelijke hoek van de startbaan op het laatste stukje droge grond dat het dichtst bij de plaats lag waar Sikorski om het leven kwam, een herinneringsplaquette opgericht. Zij werd op 12 januari

1945 onthuld door de toenmalige Gouverneur van Gibraltar, luitenant-generaal Sir Ralph Eastwood. Na de oorlog kreeg, vanwege de moeilijke bereikbaarheid voor belangstellende bezoekers, de plaquette een plaats in de muur van het gebouw van het RAF-hoofdkwartier in Devil's Tower Camp, waar zij heden ten dage nog te bezichtigen is.



De plaquette die werd onthuld op 12 januari 1945 (IWM), bevindt zich thans in de muur van het Hoofdkwartier van de RAF in Gibraltar.



**'40~'45
TOEN & NU**

OORLOGSFILMS

TWELVE O'CLOCK HIGH

Twelve O'Clock High (in Nederland in de jaren vijftig uitgebracht onder de titel 'Gevleugelde Kruisvaarders') wordt door vele hedendaagse Amerikaanse filmhistorici en critici beschouwd als een klassiek cinematografisch werk. Hoewel het verhaal typisch nostalgisch is 'met de angst en het heldendom die nauwgezet door de tijdgeest werden geëist', slaagt de film erin dat zo vergankelijke, kortstondige gevoel voor een bijzonder moment in de geschiedenis vast te houden, zoals in latere films over de Achtste Luchtmacht nooit is gelukt. Of de waarden die in deze film aan bod komen ook thans nog gelden is niet van belang, wel dat deze waarden en toonzettingen opgeld deden in de tijd die de film voortbracht.

Wat dit betreft meen ik dat *Twelve O'Clock High* als een groot succes moet worden beschouwd. Bewijzen voor de historische geloofwaardigheid zijn in de hele film aanwezig en die geloofwaardigheid is voor een groot deel terug te voeren op een productiestaf waarvan de belangrijkste personen zelf veteranen waren van de Achtste Luchtmacht. De zorgvuldige vermenging van dramatische hoogten met technische authenticiteit kunnen rechtstreeks worden toegeschreven aan een als regisseur optredende veteraan die volledig vertrouwd was met de eisen die het script stelde. De wellicht belangrijkste bijdrage aan het succes bij zowel critici als publiek leverde echter een zeer uniek schrijver, die eerder een belangrijke rol had gespeeld in het opzetten van de organisatie waarvan de totstandkoming de kern vormt van het filmverhaal. Dit verhaal is een kroniek die op koele vaststaande historische feiten berust.

De combinatie van al deze elementen en een toevallig gunstig tijdstip (het einde van de na-oorlogse jaren) zou *Twelve O'Clock High* tot een klassieke luchtvaartfilm maken – een van de belangrijkste producties van die tijd, die voor vier Academy Awards werd voorgedragen, waaronder die voor 'Beste film van het jaar 1949'.

Het begin

'Er zou geen boek en geen film zijn geweest zonder Sy Bartlett', zo herinnert zich Beirne Lay Jr. Hij vergde het uiterste van mij en dwong mij tot schrijven. Meteen na de oorlog zei ik dat wij geen kans zouden hebben met een boek over de oorlog, maar hij was vastbesloten dit voor elkaar te krijgen. In 1946 werkte Bartlett als scenarioschrijver bij Twentieth Century Fox. 's Avonds werkte hij met Lay aan een boek waarvan hij eenvoudigweg vond dat het moest worden geschreven. Als majoor in de Amerikaanse legerluchtmacht had Bartlett nauwe vriendschap gesloten met kolonel Frank A. Armstrong Jr. Als commandant van de 97e bommenwerpergroep had Armstrong de eerste oorlogsaanval van de Achtste Luchtmacht op het rangeerterrein Rouaan-Sotteville geleid. Later, op 4 januari 1943, was het Armstrong die naar Thurleigh werd gezonden om het commando op zich te nemen en de vechtlust weer aan te wakkeren van de oorlogsmoede 306e Bommenwerpergroep. Binnen vier weken had hij de leiding van de eerste Amerikaanse raid op Duitsland. Het doel was Wilhelmshaven. De vijf groepen van de Achtste Luchtmacht werden

Foto van een van de vele goed gecoördineerde scènes in de film waarbij een groep B-17's een landing uitvoert op het vliegveld Eglin no. 3. Met een radio leidde regisseur Henry King deze vanaf de grond gefilmd opname.

Door James H. Farmer

geleid door de herboren 306e groep. Bartlett was zo onder de indruk van deze buitengewone commandant en van de gebeurtenissen die zich in januari 1943 hadden voltrokken, dat hij voelde dat dit in de vorm van een roman op papier moest worden gezet bij de eerste de beste gelegenheid. De centrale figuur, bekend als 'General Savage' zou voor een groot deel naar Armstrong worden gemodelleerd. De bommenwerpergroep in het verhaal had op suggestie van Lay het nummer 918 gekregen, maar was in feite gevormd naar de 306e groep (3X 306-918).

Kort na de oorlog stelde Bartlett zich in verbinding met Beirne Lay Jr. Lay was zelf gedurende de oorlog commandant geweest van de 487 Bommenwerpergroep, een B-24 eenheid en was van zichzelf een talentvol schrijver. Van zijn populaire boek *Wanted Wings* was door Paramount in 1941 een succesvolle film gemaakt. In 1942 behoorde Lay tot de oorspronkelijke zeven man die onder generaal Ira Eaker de Achtste Luchtmacht hadden opgericht. In de ogen van Bartlett was Lay ervoor geboren om het boek te helpen schrijven.

Toen het boek op het punt stond gepubliceerd te worden, werd een productie leider bij Fox, Louis D. (Bud) Lighton gegrepen door de mogelijkheden om het verhaal geschikt te maken voor een speelfilm. Op voorstel van Lighton en op basis van een synopsis kocht het hoofd van de studio, Darryl F. Zanuck (onlangs overleden, Red.) de filmrechten. Bartlett en Lay werden gecontracteerd als scenarioschrijvers. 'Je zou denken dat het een peuleschil was het scenario te schrijven omdat wij het boek hadden geschreven,' aldus Lay. Maar Bud Lighton



Wijlen kolonel Frank Armstrong die model stond voor de hoofdfiguur in de film, generaal Frank Savage. De vuurproef die Armstrong in januari 1943 de gedemoraliseerde 306e Bommenwerpergroep liet doorstaan, vormde de basis voor de film. De relatie met de 918e Bommenwerpergroep uit de film werd door Lay gelegd door 306 eenvoudig met 3 te vermenigvuldigen.

wilde dat wij alles wat wij erin stopten konden stellen. Hij liet ons ook het centrale thema zo zuiver mogelijk stellen. Bartlett en ik hadden een hele roman geschreven en deze vraag eigenlijk nooit goed beantwoord. Lighton stond erop dat wij het thema in één alinea, liever nog in één regel, en nog beter in vier woorden zouden opschrijven.

'Het kostte Sy en mij bijna twee weken. We kregen het klaar in vier woorden – De Desintegratie van Savage. Lighton legde er toen de nadruk op dat hij geen centimeter film wenste die niet bijdroeg tot het uitbeelden van dit centrale thema. Het sleutelwoord was desintegratie. Het moest het verhaal worden van de krachten die een sterke man konden verscheuren. Savage moest het type zijn van een hartelijke, beschaafde man die opgezadeld werd met de smerige en bloedige taak jonge mensen de dood in te sturen. Door de spanning tussen deze twee krachten zou hij innerlijk worden verscheurd.' Lighton werd op een gegeven ogenblik vervangen door Zanuck, die later als producent van de film als enige met de eer ging strijken, wat geen van de scenarioschrijvers eigenlijk ooit fair heeft gevonden.

Met het ontwerp van het scenario in handen, in feite met drie scenario's, nam Darryl F. Zanuck de leiding stevig over. Zanuck probeerde van de verschillende steeds herschreven ontwerpen een beknopt geheel te maken. Na veel inspanning en vermoeid van het hele karwei zei Zanuck tegen de beproefde regisseur Henry King: 'Ik word er doodmoe van. Neem het als je er wat in ziet – laat het anders liggen.'

Ondanks de vele gebreken was King onmiddellijk met het scenario ingenomen. Na locaties te hebben gezocht voor opnamen, voegde Sy Bartlett zich bij King in het Bacon's-by-the-Sea hotel in Florida waar zij werkten aan de definitieve vormgeving van het scenario. Beirne Lay was ondertussen bij Metro Goldwyn Mayer al bezig aan zijn tweede luchtvaartfilm *Above and Beyond* (In Nederland in 1953 vertoond onder de titel 'Het grote geheim'). Het werk in Florida had vooral tot doel te schrappen in de te lange dialogen die het verhaal te veel ophiielden. Lay en Bartlett hadden al eerder 40 pagina's van het scenario laten vallen door het liefdeleven van de commandant eruit te halen. Zanuck had voorts de intrige strakker gemaakt met het verwijderen van alle behalve de meest karakteristieke gevechtsoptnamen. Na voltooiing van het ontwerp vloog King, zelf een uitstekende piloot, met het scenario terug naar Californië. King herinnert zich dat Zanuck na het bekeken te hebben hem feliciteerde en uitriep: 'Dit is het beste scenario dat ik ooit heb gelezen'. Een uitspraak, aldus King, die Za-

nuck wel meer bezigde als hij over een scenario bijzonder tevreden was.

De planning van de produktie

Toen King de film overnam, had men in overweging het voormalige P-38 vliegveld bij Santa Maria in Californië als mogelijke locatie te gebruiken. King verwierp dit plan onmiddellijk omdat de locatie er onvoldoende Engels uitzag. Lighton had aanvankelijk een bescheidener opzet gewild en de opnamen in een geluidsstudio van Fox willen laten maken met een projectie van het Santa Maria-vliegveld als achtergrond. Hoewel dit de kosten bespaard zou hebben van een verblijf van de rolbezetting buiten de studio's, was het duidelijk dat dit niet de manier was waarop King een film maakte. Zanuck was het met King eens en gaf hem verlof zijn gang te gaan.

In februari 1949 belde King de voor de film nieuw aangetrokken technisch adviseur, kolonel John H.

deRussy, die op de luchtmachtbasis Maxwell in Alabama verbleef. Gedurende de Tweede Wereldoorlog was deRussy in Engeland Hoofd Operatiën geweest van de 305e Bommenwerpergroep van de Achtste Luchtmacht.

'King vroeg mij', zo herinnert deRussy zich nu, 'of ik in de Verenigde Staten een plek wist voor buitenopnamen die gelijkenis vertoonde met de bases in de Midlands in Engeland. Ik noemde de McGuire Air Force Base in New Jersey. Een paar dagen later vloog King erheen vanuit Los Angeles, terwijl ik per vliegtuig van de bases Maxwell arriveerde. Henry King is een vermetel piloot en houder van één van de eerste in Amerika uitgereikte particuliere brevetten. De vlucht die hij van Los Angeles naar McGuire maakte was een epos van uithoudingsvermogen, zoals één van de drie passagiers vertelde.'

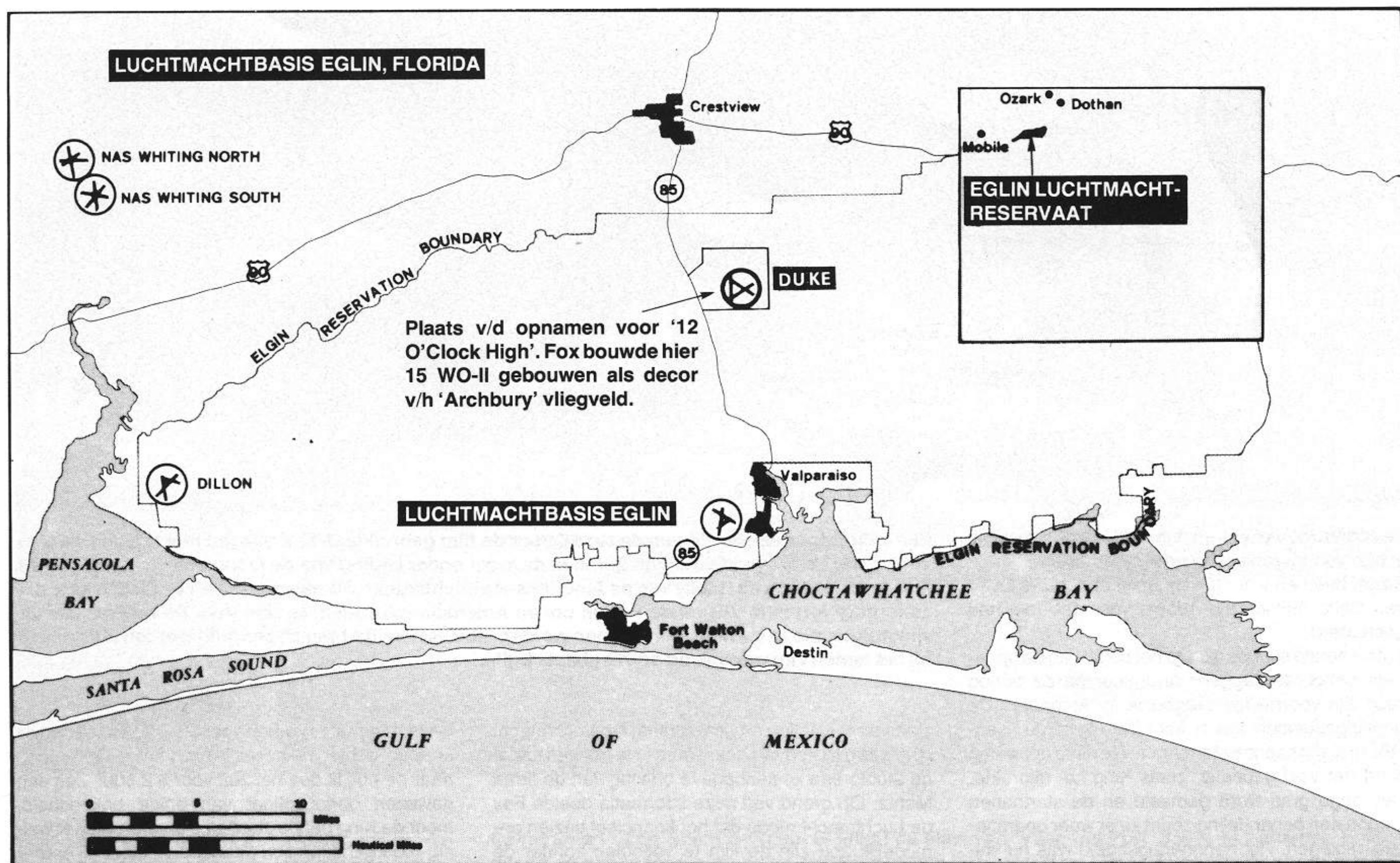
Onder King's uitgeputte passagiers was John W. Adams, de locatiemanager van de film. Adams was ook een veteraan van de Achtste Luchtmacht. 'We hadden eerst gedacht dat we naar Engeland zouden gaan', aldus Adams, 'maar generaal 'Snuffy' Smith vertelde ons dat daar geen B-17 bommenwerpers meer operationeel zijn. Hij suggereerde Alabama of Florida omdat daar de laatste operationele B-17's beschikbaar konden worden gemaakt.' Vanaf het vliegveld McGuire vlogen King's gezelschap en deRussy naar de basis Eglin in Florida. 'OP Eglin', zei deRussy, 'kregen we de volledige medewerking van generaal William E. Kepner, de commandant van het wapenbevoorradingscentrum. Mogelijk is dit enigszins van invloed geweest op de keuze van Eglin no. 3 (vliegveld Duke).'

'Wij dachten niet dat Florida veel op Engeland zou lijken,' herinnert Adams zich, 'maar wij maakten een vlucht boven Alabama en noord-west Florida en ontdekten dat het Dothan district in Alabama trekken vertoonde van een Zuid-Engels landschap en dat Eglin oorkaantbaar was als we de pijnbomen maar niet zouden filmen.'

King en Adams waren het er over eens dat de nu buiten gebruik zijnde vliegbasis bij Dothan, zeer geschikt zou zijn voor de openingsscenes van de film die een verlaten Engels vliegveld met veel begroeiing vereisten. De keuze van Ozark was volgens deRussy er één uit vele verlaten luchtmachtbases die na inspectie allermaal een met gras overwoekerde startbaan bleken te hebben. Eén van de bekende verhalen van Henry King gaat over zijn eerste inspectie van Ozark. Voorafgaand aan het ontdekken van deze locatie had King vanaf Eglin enkele lange dagen gemaakt in zijn Bonanza 35, N-3206V, samen met zijn eerste cameraman Leon Shamroy en met John Adams en John deRus-



Gregory Peck (staande rechts) in zijn rol van generaal Frank Savage stelt zich voor aan de bemanningen van de 918e Bommenwerpergroep. Regisseur Henry King had uit Hollywood minder dan twee dozijn beroepsacteurs meegenomen en het overgrote deel van de mannen die in deze briefingroom-scènes optraden waren Amerikaanse luchtmachtmilitairen werkzaam op de basis Eglin in Florida. Het uit golfplaten opgetrokken gebouw dat op het vliegveld Duke speciaal voor deze scènes was neergezet, was de enige barak die na de filmopnamen niet werd afgebroken.



sy, op zoek naar een geschikte plaats voor de openingsbeelden van de film.

'Toen ik op zoek was naar een locatie die een verlaten Engels vliegveld moest voorstellen vol met onkruid', aldus King, vloog ik samen met mijn cameraman boven Alabama. Vanuit de lucht zag ik de vliegbasis Ozark en ze leek verlaten te zijn. Toen ik er landde en na rondgekeken te hebben was het precies wat ik nodig had. Het gras en het onkruid langs de startbaan was een paar voet hoog. Ik steeg weer op en keerde terug naar Eglin om toestemming te vragen deze verlaten basis te mogen gebruiken. Daar vernam ik echter dat het geen vliegveld was van de luchtmacht maar van het leger. Als ik tien minuten langer in Ozark aan de grond was gebleven zou ik gearresteerd zijn wegens het ongeoorloofd gebruiken van een gesloten vliegveld. De public relations afdeling van Fox bracht de zaak echter in orde en zorgde ervoor dat wij Ozark konden gebruiken.'

Ozark zou ook de plaats zijn voor de start- en landingsopnamen aan het begin en aan het eind van de film. De inmiddels klassiek geworden noodlanding van een B-17 uitgevoerd door stuntpiloot Paul Mantz werd ook op Ozark gefilmd. Behalve enkele tenten die speciaal voor de noodlandings-scene waren neergezet, hadden de technici van Fox geen andere bouwsels in Alabama opgericht. Dat was niet het geval met het vliegveld Duke, de noodbasis Eglin no. 3 in Florida, die geheel ter beschikking van het Fox-team was gesteld. Duke lag ongeveer tien mijl ten noorden van de hoofdbasis. Zijn geïsoleerde positie – het was omgeven door jachtgronden en bovendien gedeactiveerd – binnen het grootste voor de Amerikaanse luchtmacht gereserveerd terrein, maakte Duke uitermate geschikt voor de locatiebemanning om daar haar zaakje op te zetten. In maart 1949 begon men aan de bouw van een typisch Engels vliegveld uit Wereldoorlog II, dat Adams een vijftal jaren eerder zo goed had leren kennen als piloot van de 445e Bommenwerpergroep van de Achtste Luchtmacht. Er werden barakken van golfplaat en van baksteen gebouwd; totaal veertien stuks alsmede een Engelse controletoren. Een aantal gebouwen dat reeds op het veld stond kregen voor de tijd dat de filmop-

namen duurden een nieuwe voorgevel. De rekwi-sietenafdeling zorgde er daarna voor dat de barakken eruit zagen alsof ze al jaren in gebruik waren. De binnenopnamen van de briefing room, de controle-toren en de operatiekeet zouden ook plaats vinden in de gebouwen die op Duke waren neerge-zet.

De luchtmacht leende aan Fox twaalf B-17's, compleet met bemanning. Zes van deze Vliegende Forten waren afkomstig van de First Experimental Guided Missile Group (Eerste Experimentele Geleidelapens Groep), later omgedoopt in 3205 Drone Group/Wing, gestationeerd op het hoofdvliegveld van Eglin. Hoewel de meeste van deze zogenaamde 'G' modellen nog hun uiterlijk uit de oorlogstijd hadden, waren zij van binnen uitgebreid gemodificeerd ten behoeve van allerlei onderzoeksprojecten van de Luchtmacht. Vier andere B-17's waren afkomstig van het Luchtmachtdepot in Brookley in Alabama. Enkele van deze toestellen waren gebruikt om wolkenmonsters te verzamelen tijdens de eerste na-oorlogse atoombomproeven boven de atol Bikini in de Stille Oceaan in juli 1946. Volgens Kolonel Harvey Lidden, de toenmalige onderhoudsofficier van de vliegbasis Eglin, vertoonden deze toestellen nog sporen van radio-activiteit als gevolg van de Bikini-proeven, maar het stralingsniveau was zo laag dat dit voor de korte tijd dat de toestellen in gebruik waren, kon worden verwaarloosd.

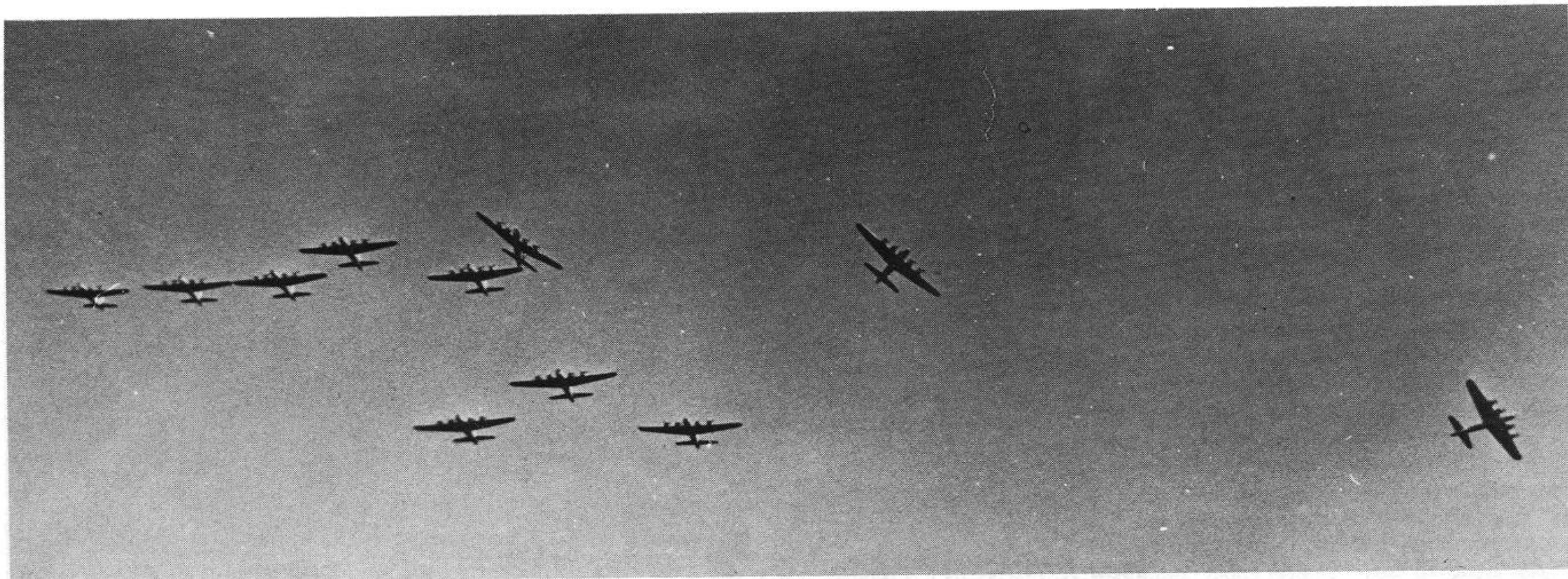
De laatste van de twaalf B-17's kwamen uit de opslagplaats van de vliegbasis Roswell in New Mexico. Onder de nog levende leden van de filmploeg bestaat echter verschil van mening over de vraag welk toestel Paul Mantz indertijd heeft gebruikt voor de noodlanding in het begin van de film. King is ervan overtuigd dat het toestel van een particulier werd gekocht, terwijl de rest van de ploeg, met inbegrip van de Russy en Lidden, volhouden dat deze B-17 afkomstig was van Brookley. Terug in Californië completeerde Zanuck zijn met zorg gekozen geheel uit mannen bestaande rolbezetting. De nog jonge Gregory Peck koos Zanuck voor de hoofdrol van generaal Frank Savage. Met enige twijfel in het hart werd voor de belangrijke rol van majoor Harvey Stovall, hoofdofficier van de gronddienst, de toneelspeler en veteraan in het filmvak, Dean Jagger, gekozen. Gary Merrill kreeg de rol van Colonel Keith Davenport, de sympathieke groepscommandant die Savage zou vervangen, terwijl Hugh Marlowe de rol kreeg toegewezen van de zondebok uit het verhaal, Ben Gately, die het bevel voerde over de B-17 met de naam Leper Colony (Leprozenkolonie).

Het filmen begint

Op 17 april begonnen de acteurs en technici, ongeveer 72 in totaal, in Florida te arriveren. Gedurende



Opname van hoofdrolspeler Gregory Peck die 'Picadilly Lily' zojuist heeft verlaten en naar een gereedstaande auto snelt.



de eerste drie weken van hun verblijf was het gezelschap voortdurend in de weer met tussen Eglin en Ozark heen en weer te vliegen in een zware DC-4 van Delta Airlines die Adams voor dat doel had gecharterd.

Tot de eerste scènes tijdens het begin van de opnamen behoorde Jagger's terugkeer na de oorlog naar zijn voormalige vliegbasis in 'Archbury'. De openingsbeelden tonen het overwoekerde vliegveld met zijn kapotte startbanen. Na deze opnamen werd het veld gepoetst, zoals King het uitdrukte. Het lange gras werd gemaaid en de startbanen kregen een behandeling zodat ze er weer operationeel uitzagen. Het herinneringsbeeld was nu volmaakt.

De twaalf B-17's van de luchtmacht arriveerden intussen op Ozark, geheel nieuw beschilderd met de kentekens van de 91e Bommenwerper Groep. Als ervaren B-17 vlieger en de enige in werkelijke dienst zijnde officier in de film, leidde kolonel deRussy op Ozark persoonlijk de formatievluchten alsmede het landen en het opstijgen: scènes die door de hele film te zien zijn.

Een van de laatste scènes, die tegen het einde van de eerste week van mei in Alabama werd opgenomen, was zowel één van de meest dramatische in de film, als één die de meeste conflicten had opgeroepen. Het was de beroemde buiklandingsscène van een B-17 die met zoveel vakmanschap was uitgevoerd door de controversiële Hollywood film-piloot Paul Mantz.

Reeds legendarisch bekend geworden als getalenteerd piloot en sluw zakenman, was hij er bijna de oorzaak van geweest dat de productie van de film zou worden afgelast. 'Na vernomen te hebben dat de luchtmacht B-17's zou leveren voor de film', aldus deRussy, 'telegrafeerde Mantz naar het Hoofdkwartier van de Amerikaanse Luchtmacht en dreigde met een gerechtelijke actie omdat hij de mogelijkheid had Twentieth-Century Fox te voor-

Een zeldzaam gezicht. Elf van de twaalf voor de film gebruikte B-17's vliegen hier boven Ozark in april 1949. De groep vliegtuigen stond in de lucht onder leiding van de technisch adviseur van de film, kolonel John deRussy van de Amerikaanse Luchtmacht. Dit was misschien de laatste keer dat zo'n grote formatie Vliegende Forten boven Amerikaanse bodem te zien was. De meeste van de vliegtuigen die in de film voorkwamen werden later vernietigd toen zij gebruikt werden als doelwit bij het testen van wapens op de vliegbasis Eglin.

zien van toestellen en bemanning. De Luchtmacht overwoog inderdaad haar steun in te trekken totdat de studio een kostenopgave ontving van de firma Mantz. Op grond van deze informatie deelde Fox de Luchtmacht mede dat het financieel gezien onmogelijk zou zijn de film te voltooien zonder de vliegtuigen van de Luchtmacht.

'Het optreden van Mantz heeft waarschijnlijk de Luchtmachtleiding ertoe gebracht aan geen enkele piloot, beroeps of reserve, toestemming te verlenen tot het uitvoeren van de buiklanding op Ozark. King had gevraagd of ik de B-17 voor deze scène zou willen vliegen. Persoonlijk had ik daar geen bezwaar tegen omdat ik tijdens de oorlog vele buiklandingen van B-17's had gezien. Bovendien had ik op dit toestel een ruime ervaring, maar ik vond het toch raadzaam om toestemming te vragen aan het Hoofdkwartier van de Luchtmacht.'

'Deze werd categorisch geweigerd en verzoeken om andere ervaren piloten toestemming te verlenen werden ook afgewezen. Zo viel het karwei toch toe aan Paul Mantz.'

Oorspronkelijk was Mantz door Fox gehuurd om vanuit diens B-25, The Smasher, de scènes in de lucht te filmen. Nu er voor de noodlanding geen militair personeel beschikbaar werd gesteld, belde King naar Mantz in Californië. Deze stemde erin toe

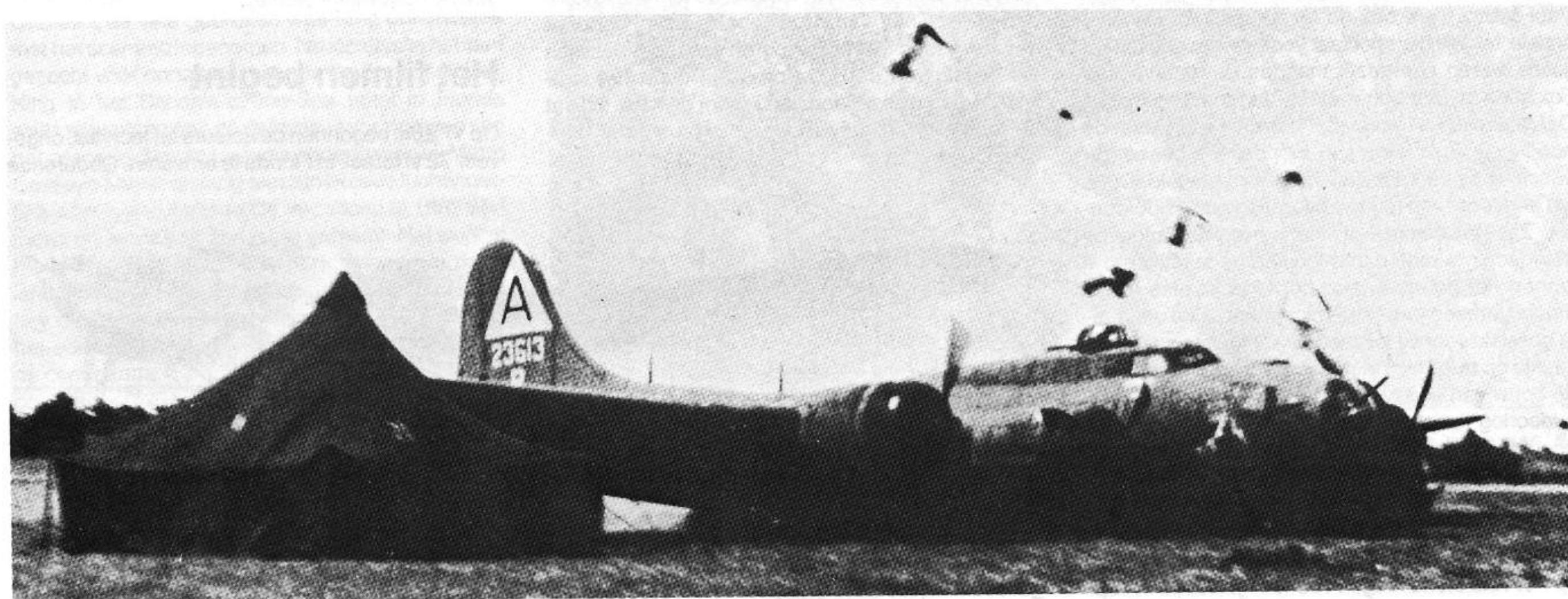
de 'landing' uit te voeren voor \$ 5.000. King vond dit aanbod echter belachelijk en antwoordde: 'Loop naar de hel, ik doe het zelf voor \$ 2.500!' Zelf een gewezen oorlogspiloot van enige bekendheid, meende King dat de stunt elke ervaren vlieger weinig moeilijkheden zou opleveren. Nadat hij eerder genoodzaakt was geweest het aanbod af te wijzen van een aantal voormalige piloten van de Achtste Luchtmacht om het karwei voor honderd dollar te klaren, kon King er niet toe komen om in te gaan op Mantz' eis van \$ 5.000. Na King's antwoord telegrafeerde Mantz: 'Als Henry het voor \$ 2.500 kan, kan ik het ook'.

King respecteerde Mantz' vakmanschap als vlieger en later vertelde hij dat Mantz de reusachtige bommenwerper binnen tien voet van de aangegeven plaats aan de grond had gezet.

Nu de opnamen op Ozark gereed waren wilde de regisseur de resterende gedeelten die op het vliegveld Duke op locatie gefilmd moesten worden, zo snel mogelijk afmaken. Het weer was over het algemeen zeer gunstig en er werd goede voortgang gemaakt. Het mooie droge Florida-weer noodzaakte cameraman Leon Shamroy zelfs een brandspuit te gebruiken om het vochtiger Engelse weertype te kunnen imiteren.

Hoewel de nagenoeg volledige isolatie die Duke de

Stuntvlieger Paul Mantz maakte op Ozark, een voormalig trainingsvliegveld van het leger, na enige controverses over de prijs, voor 2500 dollar een buiklanding. Ozark, waar de meeste start- en landingsopnamen werden gefilmd, lag ruim 160 kilometer van het vliegveld Duke, waar de opnamen op 'Archbury' plaatsvonden.





filmploeg bood, een ideale toestand schiep om gedurende enkele weken de klok terug te zetten, was niettemin de werkelijkheid steeds aanwezig. Men werd er dikwijls aan herinnerd door de geluiden die tot het anders zo stille luchtruim boven Duke doordrongen en door de tien mijl zuidelijker gelegen hoofdbasis, waar geavanceerde wapens en de nieuwe mammoet straalbommenwerpers B-36 en B-47 werden getest. Zelfs de bejaarde 'Vliegende Forten' die door de luchtmacht aan Fox waren uitgeleend konden niet de illusie wekken dat hier het verleden werd voortgezet, want deze trotse machines zouden spoedig als doelwit worden gebruikt voor een hele nieuwe generatie luchtdoelraketten.

In de derde week van mei waren de opnamen die op locatie moesten worden gemaakt voltooid en begon de filmploeg zich gereed te maken voor de terugkeer naar Californië waar nog vijf weken werk in de studio's wachtte voor de film klaar zou zijn. Volgens het contract dat Adams met de Luchtmacht had gesloten zouden alle gebouwen die door de studio nieuw waren opgezet weer worden afgebroken met uitzondering van de grote barak van golfplaat waarin de briefing room scènes waren opgenomen. Dit laatste Archbury-gebouw zou de komende dertig jaar nog zijn diensten aan de Luchtmacht bewijzen.

De première

De opnamen voor *Twelve O'Clock High* waren gereed op 1 juli 1949. Na montage had de film een speelduur van 133 minuten. Het resultaat was een hard gemonteerd, bondig verhaal van Amerika's vastberadenheid in één van zijn meest beproefde uren, in beeld gebracht met een authenticiteit die zelden bij films over dit tijdperk wordt bereikt. Op de eerste kerstdag 1949 vond de première plaats in Hollywood in Graumans's Chinese Theater. Een maand later, op 26 januari 1950 volgde een Gala-voorstelling in het Roxy Theater in New York, aangeboden door de Air Force Association. John Adams en kolonel deRussy waren aanwezig op de première in Hollywood. Hierover vertelde Adams het volgende:

'Op het diner voorafgaande aan de première zaten John deRussy en ik aan tafel met generaal Curtis LeMay, de toenmalige bevelhebber van Strategic Air Command. Tegenover John sprak hij de hoop

Cameraman Leon Shamroy (geheel links) de start van 'Vliegend Fort' 23613 in Alabama. Enkele dagen na deze scène deze dit toestel zijn carrière beëindigen met Paul Mantz aan de stuurknuppel. De startbaan in de onmiddellijke omgeving van het toestel was besproeid met water om het vochtiger Engelse klimaat te simuleren.

uit dat men de altijd in vliegfilms voorkomende technische flaters had weten te vermijden, maar hij had daar zo zijn twijfels over. John en ik zeiden dat er, volgens ons, maar één technische fout in zat, maar dat wij er om durfden te wedden dat hij die niet zou opmerken. Hij antwoordde zelfverzekerd dat, wat voor fout het ook zou zijn, hij hem er uit zou halen, samen met een half dozijn anderen.

'Na de voorstelling keerden wij naar het hotel terug en vroegen de generaal waar de technische fout had gezeten. Hij antwoordde, 'Bij God, er waren helemaal geen fouten in de film, hoewel ik dat nooit had durven geloven!' Wij legden hem daarna uit dat, om het dramatische effect van de luchtgevechten te verhogen, in die betreffende scènes het gierende geluid van de aanvallende jagers was opgenomen, hoewel je in werkelijkheid vanuit een bommenwerper dat geluid niet kan horen! De concessie terwille van het dramatische effect had blijkbaar gewerkt!'

De film was een onmiddellijk succes bij het publiek en bij de Amerikaanse critici. De beroemde Bosley Crowther van de New York Times schreef:

'Het verhaal van onze Luchtstrijdkrachten en wat zij in de laatste oorlog hebben verricht heeft tot een aantal films over dit onderwerp geleid... maar er is er geen één uit Hollywood die de vergelijking met het robuuste realisme en de rake typering van *Twelve O'Clock High* kan doorstaan. Met uitzondering van het einde dat onwaarschijnlijk en gemaakt aandoet, is het een door en door integer verhaal dat de hele film voortduurt.' (Crowther's negatieve opmerking heeft betrekking op het laatste stuk film waarin Savage, voorafgaand aan een bombardementsvlucht, staande naast het vliegtuig geestelijk ineenstort.)

Co-auteur Beirne Lay antwoordde op deze kritiek dat deze gebeurtenis 'niet alleen niet bedacht was, maar de basis vormde van het hele boek. Dit incident overkwam precies zoals het aan het eind van de film te zien is een uitstekend commandant (niet Armstrong) die vier moeilijke vluchten achter elkaar had gemaakt.' Lay ging echter mee met een andere criticus die van oordeel was dat je geen vliegerarts kon wijsmaken dat een zo uitgeputte man als Sava-

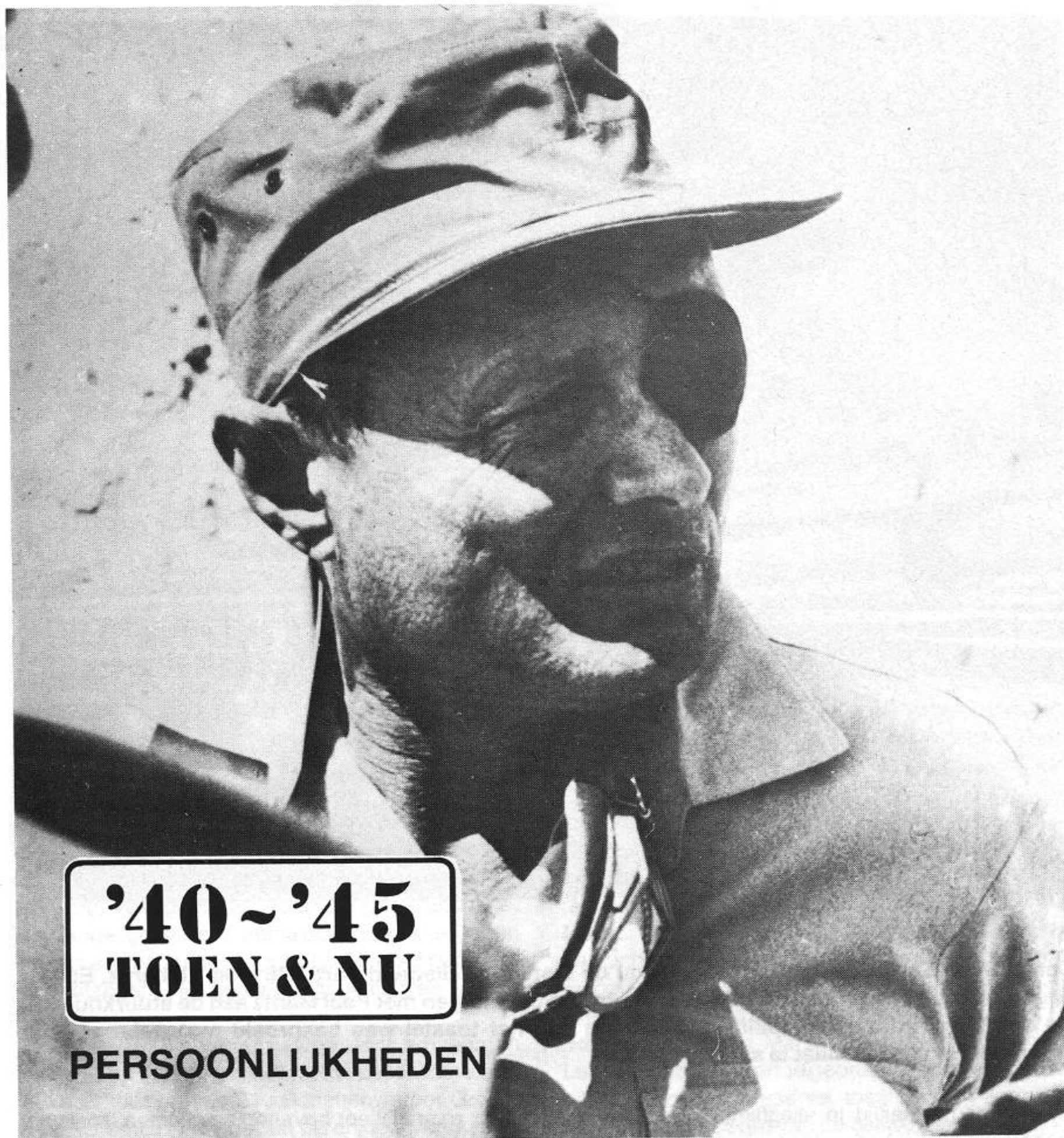
ge er zo snel weer bovenop zou komen, zoals het einde van de film laat zien.

In januari 1950 werd de film voorgedragen voor vier Academy Awards. Eén voor Gregory Peck als beste acteur, één voor Dean Jagger als beste mannelijke bijrol, één voor Thomas T. Moulton voor de beste geluidsopnamen en één voor de rolprent zelf als beste film van 1949. Sommige critici, onder wie Edwin Schallert, waren indertijd nogal teleurgesteld dat de regisseur Henry King niet was voorgedragen.

Beirne Lay zag zijn film jaren later pas weer opnieuw, maar zijn commentaar was toen dat hij de tand des tijds goed had doorstaan. Bud Lighton placht altijd te zeggen dat elke filmer hoopt en bidt dat op zijn film de qualificatie 'onvergetelijk' van toepassing zal zijn. Er zijn niet veel films die in deze categorie vallen, maar, aldus Lighton 'Indien er slechts één scène in deze film een onvergetelijke indruk maakt, dan hebben wij onze tijd niet verspild. Als we maar één valse noot op het scherm hadden gebracht dan was al ons werk voor niets geweest, omdat het publiek niet op zijn achterhoofd is gevallen. Het had ons dan in de steek gelaten. Toen ik de film opnieuw zag had ik er echter van het begin tot het einde weer het volste vertrouwen in.'

Misschien heeft Gregory Peck de beste karakterisering gegeven: 'Het stemt tot dankbaarheid meegewerkt te hebben aan een film die 25 jaar nadat hij gemaakt werd, nog steeds wordt vertoond. Ik geloof dat de film door het integer karakter ervan nog steeds voor het publiek van betekenis is. We zijn erin geslaagd een waar gebeurd verhaal te dramatiseren zonder te vervallen in sentimentaliteit en vals theater-gedoe.'

De auteur van dit artikel is tot de overtuiging gekomen dat Twelve O'Clock High een film is waaraan door allen die eraan hebben meegewerkt met enthousiasme wordt teruggedacht. De schrijver wil dan ook zijn oprechte dank betuigen aan de volgende personen zonder wier medewerking dit artikel niet had kunnen worden geschreven: Beirne Lay Jr.; Henry King; Gregory Peck; kolonel John deRussy; John Adams en kolonel Harvey Liddon.



'40~'45
TOEN & NU

PERSOONLIJKHEDEN

Luitenant-generaal Mosje Dajan

Generaal Mosje Dajan (64), tot voor kort Israëlijs minister van buitenlandse zaken, heeft een lange en gevarieerde militaire carrière achter de rug. In 1908 emigreerde zijn vader vanuit Kiev in Rusland naar het door de Turken geregeerde Palestina, dat toen deel uitmaakte van het Osmaanse Rijk. In 1911 vestigde hij zich in Deganiah, het pionierdorp van het collectivistische 'Kibboets'-systeem waarin geen privé-eigendom bestaat en waarin alle bewoners naar hun behoeften het benodigde ontvangen. De kinderen, onder wie de in 1915 geboren Mosje, werden opgevoed in de gemeenschapskroeg, zodat de vrouwen zich konden bezighouden met werkzaamheden die normaal alleen door mannen werden verricht.

Na de geallieerde overwinning in de Eerste Wereldoorlog werd Palestina door Groot-Brittannië bestuurd als mandaatgebied van de Volkenbond. De Britten handhaafden rust en orde in het land door middel van troepen en een politiemacht. Deze werden geacht de burgers te beschermen, maar de troepenmacht was betrekkelijk klein en niet in staat – dikwijls ook onwillig – om in gevaar verkerende Joodse nederzettingen te verdedigen. In zekere mate kwamen de Engelsen tegemoet aan de verzoeken om bescherming van de Joodse autoriteiten en zij wezen de kibboetzm een klein aantal wapens toe. Voor het merendeel waren dit jachtgeweren die weinig effectief waren. Het zonder vergunning bezitten van wapens werd evenals op zelfverdediging gerichte militaire training door het Britse bestuur onwettig verklaard. Daarom richtten de Joodse leiders, om de nederzettingen te beschermen een geheime organisatie op, de Haganah.

'In 1929, toen ik veertien was', schreef Dajan later in zijn autobiografie, 'werd ik ingewijd in deze ondergrondse zelfverdedigingsstrijdmacht van de Joden

in Palestina. De Haganah besloot ons in te lijven kort na de Arabische moordpartij in Hebron op 67 Joden – mannen, vrouwen en kinderen. Zestig anderen waren tijdens de Arabische aanval gewond, synagogen werden met de grond gelijk gemaakt en Thora-rollen verbrand. De Haganah was vastbesloten dat geïsoleerde Joodse gemeenschappen in de steden en op het platteland nooit meer machteloos en ongewapend, ofwel overgeleverd zouden zijn aan de genade van de Arabische extremisten die hun wil konden opleggen aan Joden en aan Arabieren die vriendschappelijk met hun Joodse burens omgingen. Elke gemeenschap moest wapens hebben en getrainde mannen en vrouwen. De Haganah distribueerde daarom zijn eigen wapens, die in elke nederzetting verborgen werden gehouden in een geheime bergplaats. Dit was een illegale daad, evenals het lidmaatschap van de Haganah. Vandaar de geheimhouding.

'Toen wij ons aansloten bij de Haganah, werden wij getraind in het gebruik van vuurwapens, hoewel dat in mijn geval onnodig was. Thuis hadden wij altijd een wapen gehad, een oude Duitse karabijn die mijn vader vanuit Deganiah had meegenomen. De karabijn bewaarde hij ingepakt in de koeienstal en ik haalde hem dikwijls tevoorschijn om hem schoon te maken en te oliën. Lang geleden al had ik geleerd het wapen te gebruiken. Maar pas nu, tijdens mijn dierbare en geheime lidmaatschap van de Haganah, voelde ik dat ik de karabijn mogelijkwerwijs voor de goede zaak zou kunnen gebruiken.

Mijn eerste serieuze betrokkenheid bij het militaire bedrijf vond plaats gedurende mijn verblijf in Shiron en viel samen met wat de Britten de 'Arabische opstand' noemden, een verwijzing naar de Arabische ongeregeldeheden die in mei 1936 begonnen

en het land teisterden tot mei 1939, toen Engeland met zijn nieuwe Palestina-politiek begon. Deze hield een beperking in van de Joodse immigratie en kolonisatie. Gedurende deze drie jaren kampte de Joodse gemeenschap voor het behoud van haar veiligheid en de jongere generatie werd ingeschaald om daarin een actieve rol te spelen.

De opstand begon met een algemene staking onder de Arabieren met het doel het economische leven van het land te verlammen. Spoedig ontwikkelde de staking zich tot een terreur-beweging van extremistische Arabieren, gericht tegen de Joden, het Mandaatbestuur en de gematigde Arabieren. Engeland stuurde versterkingen naar Palestina om de rust te handhaven en, tegen het eind van 1936, waren de voornaamste gewapende extremistische groepen geneutraliseerd, hoewel sporadische terreur-acties bleven voorkomen en later weer opnieuw zouden uitbarsten. Tegen die tijd was onder de leiding van Lord Peel een Britse commissie benoemd om een onderzoek in te stellen naar de oorzaak van het conflict en om aanbevelingen te doen aangaande de te volgen gedragslijn.

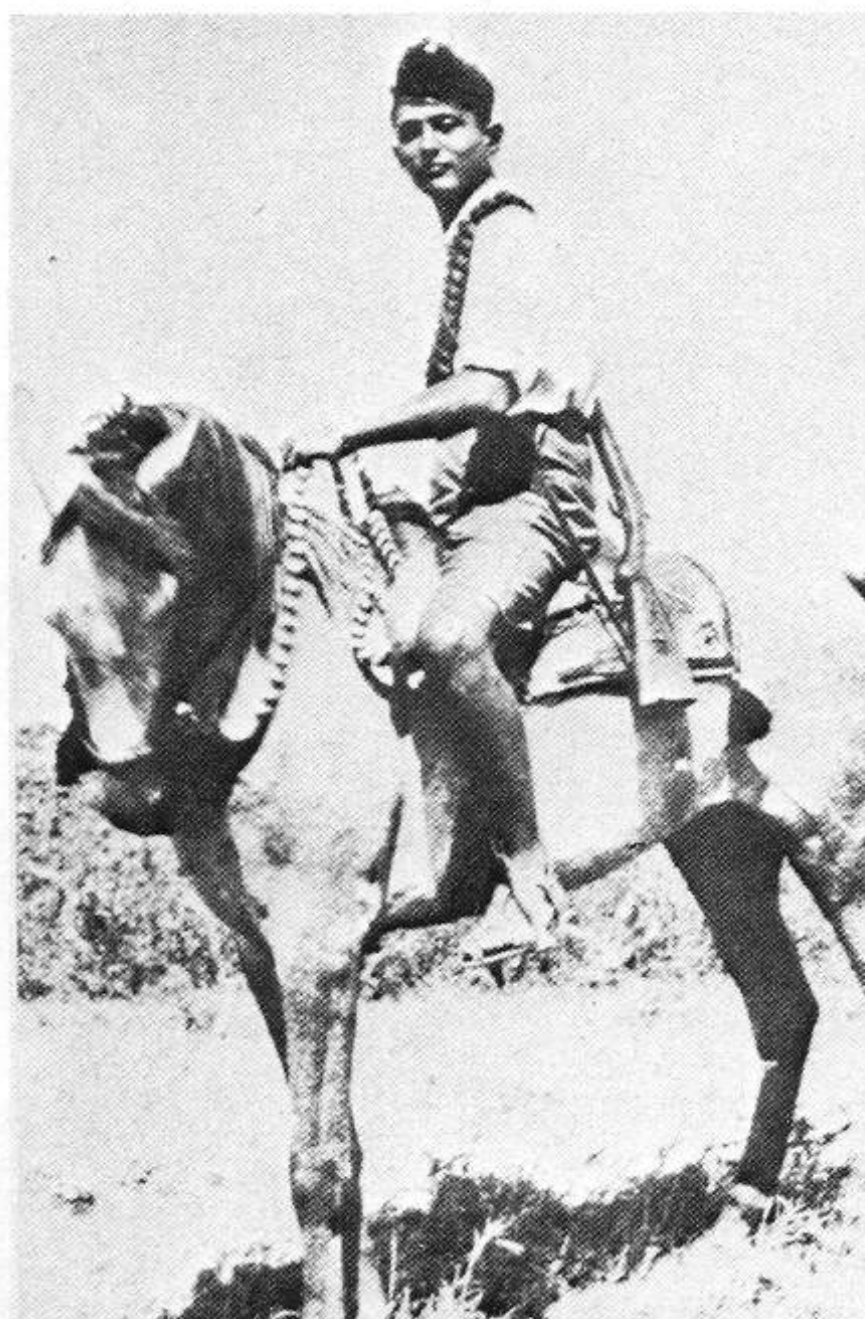
'Aangezien òn de Joden òn de Britten het doelwit waren van het Arabische terrorisme, begonnen het Mandaatbestuur en de Joodse autoriteiten samen te werken. De eerste maatregel die hieruit voortvloeide volgde op een verzoek van het Britse leger om Joodse gidsen die het platteland kenden en die Arabisch spraken. Hieruit ontstond de Joodse Nederzettingen-politie, een hulporganisatie van het leger en de gewone politie. Ik werd een *ghaffir*, een lid van deze surnumeraire politie.

'De eerste officiële militaire aanstellingsbrief die ik ontving voerde het briefhoofd van de Palestijnse Politiemacht. De brief was gedateerd maart 1937 en was aan mij geadresseerd in Shimron. Mijn salaris was acht Palestijnse ponden per maand. Ik was toen 22. Ik diende als gids op patrouilles langs de pijplijn van de Iraakse Petroleummaatschappij ten behoeve van Britse legereenheden die gestationeerd waren in Afula, het plattelandscentrum in de vallei van Jizreel.

'Als *ghaffir* kreeg ik een uniform en een wapen. Ik woonde in een tent in een Brits legerkamp. Eén avond per week kreeg ik verlof om naar huis te gaan in Shimron. Ik werkte bij een Schots regiment en bij de Yorkshire Fusiliers, die niet getraind waren in verkenningwerk: De officieren dachten dat hun taak volbracht was als de Engelsen simpelweg hun aanwezigheid toonden door in het gebied te patrouilleren. Voorafgaand aan de komst van een patrouille of nadat deze voorbij was getrokken konden de Arabieren echter ongehinderd sabotage plegen aan de pijplijn en de olie in brand steken. Gedurende de acht maanden dat ik dienst deed bij de eenheden in deze sector, begon ik mij te realiseren dat geregelde troepen met hun routine-schema van vaste tijden en vaste patrouille-routes, onbruikbaar waren tegen saboteurs die het terrein kenden, zich sluipend voortbewogen, tussen de bevolking konden verdwijnen en voor hun acties de meest geschikte tijd en plaats konden uitkiezen. Het werd mij duidelijk dat de enige manier om hen te bestrijden was om zelf het initiatief te nemen, hun bases aan te vallen en hen te verrassen als ze zich verplaatsten.

'De Joodse Nederzettingen-politie breidde zich uit, was werkzaam in de meeste kibboetzm en andere landbouwdorpen en telde tegen het eind van 1936 zo'n 1300 leden van de Haganah. Na mijn dienst in Afula, keerde ik terug naar Shimron, waar ik spoedig werd bevorderd tot sergeant en benoemd tot commandant van een mobiele bewakingseenheid. Met zes *ghaffirs* onder mijn bevel en een lichte vrachtwagen als voertuig, traden wij zeer actief op. Overdag patrouilleerden wij langs modderige paden en 's nachts legden wij hinderlagen langs de wegen die van de Arabische naar de Joodse nederzettingen liepen.

'In december 1937 zond de Haganah mij naar een pelotonscommandantencursus. Daar leerde ik Yitzhak Sadeh kennen die als instructeur diende en een veteraan was onder de officieren van de ondergrondse. Hoewel hij veel ouder was dan ik, was hij



Tiener Mosje Dajan op zijn paard Tauka, het gebied in de omgeving van Nahalal bewakend tegen overvallen van Arabieren (IPPA).

een man naar mijn hart. Hij zat vol originele ideeën, drong onmiddellijk door tot de kern van een probleem en eiste van ons een grote mate van durf, die soms grensde aan roekeloosheid. Het was een goede cursus met realistische oefeningen en het betekende veel voor mij door Sadeh te zijn opgeleid. Hetzelfde kan ik niet zeggen van de volgende school die ik doorliep – een Britse cursus voor sergeanten in een Brits militair kamp. Ik gaf niets om strenge discipline bij inspecties en de nadruk op glimmende schoenen en een correct tenue, terwijl de inhoud van de militaire instructie niets bijdroeg tot de veiligheid van het gebied van Nahalal en de rest van Jizreel-vallei. Toch vond ik het interessant en ik beseftte dat om een imperium te besturen de poets-traditie van het Britse leger wellicht zijn verdienste had.

'De samenwerking tussen het Mandaatbestuur en de Joodse autoriteiten opende grote mogelijkheden om onze eigen militaire training te verbeteren en uit te breiden. De wapens van de surnumeraire politie dienden als dekman tel voor het bezit van illegale wapens. Verder, omdat ik in uniform was en het bevel voerde over een mobiele patrrouille-eenheid, werd het voor mij en ook voor anderen gemakkelijker om clandestine Haganah-activiteiten uit te voeren.

'De Arabische opstand barstte opnieuw uit in de herfst van 1937, toen de commissie Peel haar voorstellen bekendmaakte. De voornaamste aanbeveling was Palestina te verdelen in een Joodse staat, een Arabische staat en een gebied dat onder Brits mandaat zou blijven. De Arabische landen verwierpen het verdeelingsplan en de Arabische strijd tegen de Joden en het Britse bestuur nam in hevigheid toe.

'In 1938 diende ik als Haganah-instructeur voor Nahalal en het omliggende gebied. Ook gaf ik op een andere Haganah-post een cursus voor sectiecommandanten. Tijdens deze opleidingen probeerde ik vaste vorm te geven aan een trainingsmethode die uitging boven de sleur van africhten en wapeninstructie. Ik schreef een handboek getiteld: 'Terreinkennis' waarin op het belang van deze kennis werd gewezen alsmede op de tactische uitbuiting van de kenmerken van het terrein. Het handboek bevatte ook aanwijzingen omtrent wachtlopen, infiltraties en het leggen van hinderlagen, met daarnaast richtlijnen voor eenvoudiger zaken als het maken van een opening in een schutting. Het voorschrift kwam in handen van Ya'akov Dori, de

Haganah-commandant in het noorden, die mij in zijn hoofdkwartier ontbood waar hij mij, tot mijn genoegen, complimenteerde met het boek.

'In mei 1939 gaf de Britse regering een Witboek uit over Palestina waarin voor het mandaat-gebied een nieuwe politiek werd geformuleerd. Deze beperkte voor de komende vijf jaar de Joodse immigratie, die nadien feitelijk zou worden stopgezet. Verder beperkte het de Joodse grondaankopen in uitgebreide delen van het land. Dit was een omkering van de geest die uit de Balfour-declaratie van 1917 sprak en van de voorzieningen van het mandaat van de Volkenbond. Indien de maatregelen werden uitgevoerd zou de nieuwe politiek het einde betekenen van het Joods Nationaal Tehuis. De Joodse gemeenschap kwam in 't geweer, vastbesloten zich tegen het Witboek te keren. Deze reactie maakte onvermijdelijk een eind aan de samenwerking tussen de Haganah en het Britse bestuur. Opnieuw dook de Haganah onder.

'Medio augustus 1939 begon de Haganah een cursus voor pelotonscommandanten waarheen ik werd gezonden als instructeur in tactiek. In verband met de verwachte verhoging van de Britse waakzaamheid, werd de opleiding niet gehouden in een van de reguliere Haganah trainingscentra, maar in de buurt van het dorp Yavniel in Beneden Galilea, ongeveer zes kilometer ten westen van Deganiah. Om een dekman tel te hebben was de cursus ogenschijnlijk een uitgebreid programma voor fysieke training dat onder auspiciën stond van een Joodse Sportfederatie. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kort nadat de opleiding begon, maakte onze militaire oefeningen extra urgent en belangrijk. De eerste zeven weken verliep alles zonder moeilijkheden.

'Op 3 oktober ging de alarmbel, juist op het moment dat de leerlingen voor een les bijeen waren. Omdat wij geen tijd hadden ons te verspreiden ging de les gewoon door, ewaarbij het onderwerp van tactiek in spoorzoeken veranderde. Enkele ogenblikken later verschenen twee Britse veiligheidsofficieren in de ingang van de tent. Zij stonden daar een poosje te luisteren en doorzochten toen de andere tenten en gebouwtjes. Zij hadden weinig moeite enkele geweren onder de matrassen vandaan te halen, noch ook de dekman tel te doorzien. Zij maakten een notitie over de wapens die zij hadden gevonden en schreven de nietszeggende antwoorden op die wij op hun vragen hadden gegeven. Daarna vertrokken ze. De cursuscommandant rapporteer-

de het gebeurde onmiddellijk aan het hoofdkwartier van de Haganah dat bevel gaf het kamp te ontruimen.

'Ongelukkigerwijs waren wij laat met het vertrek. Wij mochten aannemen dat het kamp in de gaten werd gehouden en het kostte veel zorg en tijd om onze voorrad wapens bijeen te brengen die in diverse schuilplaatsen was ondergebracht. Het was twee uur 's nachts voordat we vertrokken. We liepen over steile en moeilijk begaanbare paden, maar bij het aanbreken van de dag waren wij nog kilometers verwijderd van de dichtstbijzijnde Joodse nederzetting. We bevonden ons bij de ingang van Wadi-el-Bira waardoorheen de pijplijn van de Iraakse petroleummaatschappij liep.

'Plotseling verscheen een patrrouille van de Transjordanse grenswacht die naast ons stopte. Deze grenswacht maakte deel uit van de Britse veiligheidseenheden die opereerden in de twee aangrenzende mandaatgebieden, Palestina en Transjordanië. We vertelden de patrrouille dat we trekkers waren en Mordechai Sukenik liet zelfs zijn wapenvergunning zien. Zij leken tevredengesteld en vertrokken. Maar niet lang daarna verschenen zij weer en kwamen recht op ons af. Onze wapens werden ons afgenomen en we moesten verscheidene uren wachten die hun superieuren blijkbaar nodig hadden om te beslissen wat zij met ons zouden doen. Daarna werden we op twee vrachtauto's geladen en overgebracht naar de gevangenis in Akka.'

Dajan werd beschuldigd van het illegaal bezit van wapens, een vergriep tegen de maatregelen inzake de Noodtoestand. Op 25 oktober 1939 werd hij voor de rechtbank gedaagd. Dajan's verdediging was dat men zich had voorbereid op de strijd tegen de gemeenschappelijke vijand, Nazi-Duitsland. Niettemin werd hij na een proces van drie dagen schuldig bevonden en veroordeeld tot tien jaar gevangenisstraf. De volgende maand werd de straf vermindert tot vijf jaar en begin februari 1940 verhuisde Dajan naar de Mazra-gevangenis.

Omstreeks januari 1941 was de gevangenis vol geruchten en speculaties. Dajan schreef later dat geruchten en fragmentarische berichten de gevangenen begonnen te bereiken omtrent een wijziging in de houding van de Britse autoriteiten tegenover de Palestijnse Joodse gemeenschap. We hoorden dat de Jewish Agency en de leiders van de Zionistische organisatie erin waren geslaagd de militaire chefs in Londen over te halen om de rijen van de Joodse vrijwilligers uit Palestina uit te breiden om



In 1937 voert Dajan (op de voorgrond) het bevel over een mobiele bewakingseenheid van de Joodse Nederzettingen Politie die opereerde onder toezicht van het Britse leger (IPPA).





aanvullende eenheden te vormen in het Britse leger. Het Britse militaire commando in het Midden-Oosten zou hiervan een groot voorstander zijn. Ook hoorden wij dat de militaire autoriteiten druk uitoefenden op het ministerie van koloniën, waaronder de mandaatgebieden vielen, om ons vrij te laten, en op 10 februari 1941 hoorden wij dat wij de volgende dag de gevangenis mochten verlaten.' Na bijna achttien maanden gevangenschap was Dajan vrijgekomen. Het nieuws buiten de gevangenis was echter somber. In de Westelijke Woestijn was Rommel aan zijn tweede offensief bezig en rukte hij op naar Egypte. In het noorden stonden de Franse mandaatgebieden Syrië en de Libanon onder gezag van de regering in Vichy en een aanval uit die richting was beslist niet onmogelijk. In deze gevaarlijke situatie stemde het Britse bestuur in Palestina ermee in opnieuw de hulp te aanvaarden die de Jewish Agency bood. Meer Joodse vrijwilligers werden opgenomen in de Palestijnse eenheden van het Britse leger en de samenwerking tussen de Britse autoriteiten en de Haganah werd hernieuwd.

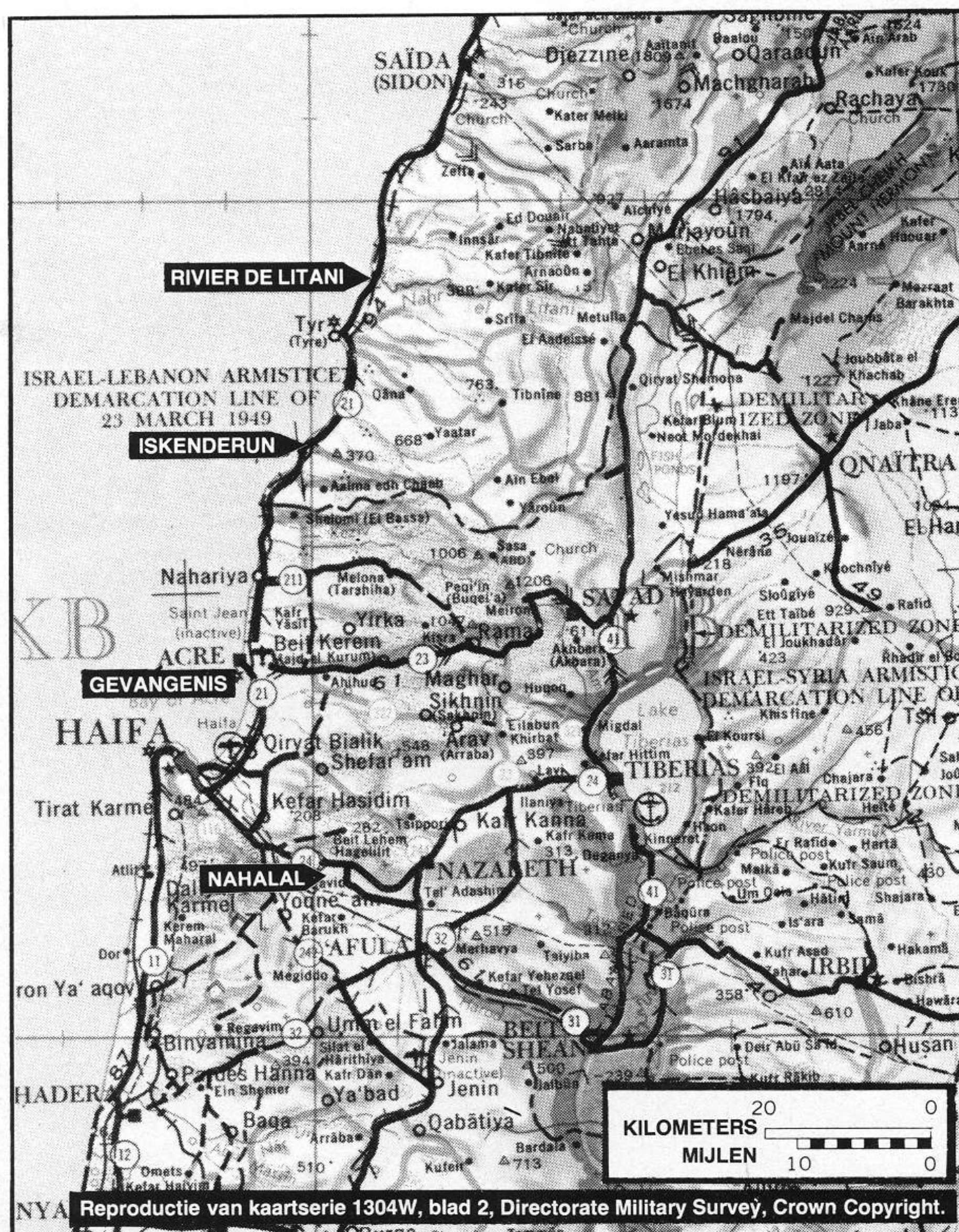
Het resultaat was de oprichting door de Haganah van een strijdmacht verspreid over het hele land, met het tweeledig doel de Joodse gemeenschap te verdedigen tegen Arabische aanvallen en de Britse eenheden bij te staan bij speciale operaties. Yitzhak Sadeh, één van de kleurrijkste hoge officieren van de Haganah, werd belast met het commando over deze strijdmacht. Yigal Allon en Dajan werden compagniescommandant. Hun onmiddellijke taak was het werven van vrijwilligers in de Jizreel vallei en in Galilea.

'Spoedig vernamen wij', schreef Dajan, dat onze speciale eenheden zouden worden ingedeeld bij geallieerde formaties tijdens de invasie van Syrië. Een operatie bedoeld om de dreiging uit het noorden op te heffen. Onze mannen werden geacht bekend te zijn met het gebied aan de noordgrens waar zij als gids zouden moeten optreden voor de voorhoede van de geallieerde invasiemacht. Mijn eenheid zou deel uitmaken van een Australische strijdmacht die als spits zou fungeren. Onze taak was inleidende verkenningspatrouilles uit te voeren om de sterkte en de locaties van de vijandelijke defensie vast te stellen en om voor motorvoertuigen geschikte opmarswegen te vinden omdat de hoofdwegen naar alle waarschijnlijkheid door de Vichy-Fransen zouden zijn afgesneden. Aan de vooravond van de invasie zouden wij als vooruitgeschoven patrouille de grens passeren, oprukken naar het dorp Iskenderun (ongeveer 10 kilometer ten noorden van de Israëlisch-Libanese grens) en de nabijgelegen bruggen bezetten in de hoofdweg langs de kust naar Beiroet. De Australiërs vreesden dat de Fransen de bruggen zouden opblazen om aldus de geallieerde opmars te vertragen. Sadeh vertelde mij dat de dag van de invasie nog ongeveer anderhalve week verwijderd lag.

'In die tijd moest ik mannen bijeen zoeken voor de eenheid, hen voorlichten, trainen en uitrusten, patrouille lopen en daarna in actie komen. Sadeh gaf mij de namen van mogelijke vrijwilligers, de meesten uit kibboetzim in de Jizreelvallei. Ik zond een bericht naar de kibboets Hainta aan de Libanese grens, waar mijn basis zou zijn, en vroeg de bewoners voorbereidingen te treffen voor de komst van 30 man. Daarna maakte ik een snelle verkenning van de grens. Vervolgens, gewapend met de namen die Sadeh mij had gegeven, reed ik van kibboets naar kibboets om de mannen op zijn lijst bijeen te trommelen, hun het doel van de missie uiteen te zetten en hun te verzoeken zich binnen 24 uur in Hanita te melden. Het verzamelen van de mannen kostte een hele nacht, maar de volgende avond waren allen op de basis aanwezig. Zij waren jong en begerig naar actie, maar zij hadden geen ervaring en waren onvoldoende getraind. Slechts één sprak Arabisch, hoewel verkenningsovereenkomsten in Syrië kennis van de taal eisten, alsmede enig idee van de manier hoe er als Arabier uit te zien. Bovendien kon er maar één autorijden, ofschoon het onze taak was begaanbare wegen voor motor-



In oktober 1939 werden 43 leden van de Haganah door de Britten gevangen gezet wegens illegaal wapenbezit. Dajan (liggende op de voorgrond) met de rest van de groep gefotografeerd in Akka.



Het in Libanon liggende Iskenderun was sinds de vaststelling van de wapenstilstandsgrenzen in maart 1949 bijna dertig jaar niet toegankelijk voor Joden. De opmars van de Israëlische strijdkrachten in maart 1978 tot aan de rivier de Litani maakte voorspellingen van dit gebied dat eens het toneel was geweest van Dajan's strijd tegen de Fransen in 1941.

voertuigen te vinden. Weinigen konden een mitrailleur bedienen, en slechts een handvol had ooit met een geweer met scherp geschoten.

'Het was belangrijk voor ons in onze opdracht te slagen, zowel voor het aandeel, hoe klein ook, in het succes van de hele operatie, als voor de mogelijkheden die zouden worden geopend om meer Palestijnse Joden te betrekken in de oorlog tegen Hitler. Het Britse bestuur in Palestina had bij het uitbreken van de oorlog in grote getale Joodse vrijwilligers die dienst wilden nemen in het Britse leger, de deur gewezen. De Britten waren bevreesd dat dit de Arabieren nog meer in het kamp van de Nazi's zou drijven. Tenslotte hadden zij hun afwijkende houding enigszins verzacht en stonden zij een beperkt aantal mensen toe dienst te nemen bij de Palestijnse eenheden. (Pas in 1944 stemde zij toe in een Joodse gevechtsbrigade). Het waren vooral de Britse militaire autoriteiten die bij de invasie van Syrië de waarde van onze hulp erkenden. Maar zelfs zij beschouwden waarschijnlijk onze deelname als eenmalig. Van onze kant hoopten wij dat, indien wij onze actie goed uitvoerden, wij voor andere speciale operaties zouden worden ingezet. Wij probeerden daarom ons aantal te vergroten. Zelfs van mijn eenheid bijvoorbeeld verwachtten de Geallieerden slechts een handvol gidsen. Wij hadden 30 man gerecruteerd, maar waren slechts door de Britten voorzien van tien passen voor gidsen en negen revolvers – met munitie van het verkeerde kaliber. Na veel gepingel kregen wij er vier bij met vijftien patronen.

'Wij overwonnen het probleem door ons te verzekeren van wapens uit het illegale Haganah-arsenaal. Het trainingsprobleem listten wij op door twee ervaren Hagah-officieren in te schakelen die de mannen een stoomcursus gaven.

'Gedurende een week voerden wij verkenningsspatrouilles uit. Enkele keren gingen wij door het oog van de naald, maar alles liep goed af en wij gaven de vijand weinig reden tot achterdocht. Onze mannen raakten gewend aan lange marsen door slecht terrein bij duisternis en zij werden bekend met de terreinomstandigheden aan de Syrische kant van de grens.

'De datum voor de invasie was vastgesteld op zaterdagavond 7 juni. Daaraan vooraf ging onze missie naar de Iskenderun-bruggen om de schildwachters tot zwijgen te brengen, de bruggen te bezetten, naar explosieven te zoeken en deze te verwijderen en de weg te verdedigen tot de komst van de invasiemacht.

'Voor deze opdracht was onze ploeg maar een heel kleine eenheid; slechts vijf van onze mensen, tien Australiërs – met inbegrip van drie officieren – en Rasjid Taner, een Arabische gids. Onze bewapening was magertjes, maar zou voldoende blijken te zijn. De Australiërs hadden één machinegeweer en één machinepistool en enkele geweren en revolvers. Wij hadden een Tommy-gun, semi-automatische pistolen, een aantal geweren en een paar handgranaten. Wij vertrokken om 21.30 uur in opgewekte stemming, enigszins met het gevoel dat wij de hele Geallieerde invasiemacht waren in plaats van een nietig troepje commando's. Het was volle maan, waardoor het gemakkelijker was te zien waar wij waren, maar ook gemakkelijker om ons te ontdekken. Wij maakten een omweg door de bergen met de bedoeling om ons doel uit een niet verwachte richting te bereiken, waarbij wij op de ongebaande hellingen ons eigen en moeilijk begaanbare pad markeerden.

'Hun mitrailleur was niet beschadigd wij brachten hem snel naar het dal, aangezien we vermoedelijk door Franse versterkingen zouden worden aangevallen. Het was geen ideale tactische stelling, er was weinig dekking maar de plek was wel een uitstekende uitkijkpost en dat was belangrijk. Wij namen ook de rest van de Franse wapens en munitie in beslag. Er was een mortier onder die in de boomgaard werd opgesteld. Wij hadden nu overvloed aan wapens en munitie, organiseerden onze verdediging en wachtten de komst af van de Geallieerde voorhoede. Ik nam plaats achter de mitrail-



Tijdens de Israëlische onafhankelijkheidsoorlog in 1948 werd Dajan benoemd tot Commandant van Jeruzalem. Hier een foto van Dajan met zijn eerste vrouw Ruth (hij hertrouwde in 1973).

leur op het dak.

Franse versterkingen kwamen naderbij en begonnen het gebouw te omsingelen. Ik opende het vuur met de mitrailleur waarop de Fransen hevig begonnen terug te schieten. Ik nam mijn veldkijker om te zien waar de schoten vandaan kwamen. Nauwelijks had ik hem scherp gesteld toen een geweerkogel de kijker raakte die een lens en het metalen omhulsel versplinterden waarvan de stukken in mijn linkeroogkas bleven vastzitten. Ik verloor onmiddellijk het bewustzijn, maar slechts voor een ogenblik. Toen ik bij kwam lag ik op mijn rug. Ik was ook aan mijn hand gewond.

'Mart kwam spoedig naar het dak, verbond mijn oog en mijn vingers en wikkeld mijn gezicht in een *kefieh*. Daarna werd ik op een geïmproviseerde brancard van dekens naar de begane grond gebracht, waar ik al die tijd bij volle bewustzijn bleef liggen. Mart had mijn plaats ingenomen bij de mitrailleur, maar hij kwam als het kon naar beneden om te kijken hoe ik het maakte en om verslag uit te brengen van wat er gebeurde. Ik volgde daarna zonder iets te zien, het verloop van de strijd met mijn oren via de berichten die Mart doorgaf, hoewel het mij grote moeite kostte mij te concentreren. Wij hadden geen pijnstillende middelen bij ons en ik had het gevoel alsof mijn hoofd onophoudelijk met voorhamers werd bewerkt. Uit vrees dat ik het misschien niet zou halen door te veel bloedverlies, stelde één van de Australische officieren voor mij over te geven aan de Fransen zo dat ik medisch verzorgd zou kunnen worden voordat het te laat was, ik weigerde echter.

'Uren later bereikte de Australische voorhoede van de Invasiemacht ons die was opgehouden door geblokkeerde en ondermijnde wegen. Samen met twee gewonde Australische soldaten werd ik in één van de buitgemaakte Franse vrachtauto's gelegd, waarna wij naar het zuiden reden. Het was een buitensporig langzame rit over gehavende wegen en modderige zijpaden, die nog extra vertraagd werd door de convoien van de invasietroepen die de andere kant opgingen. Eindelijk bereikten wij Rosj Hanikra aan de grens waar het geneeskundig detachement en de verzamelpaats voor gewonden waren gevestigd. De Britse arts die mij bekeek vond het niet geraten het verband te verwijderen

en gaf order mij per ambulance naar het hospitaal te vervoeren.

'In de operatiezaal van het ziekenhuis in Haifa onderzocht de chirurg de wonden en hij prees Mart omdat deze niet de glas- en metaalsplinters uit mijn oogkas had verwijderd. Zij hadden in feite geholpen het bloed te stelpen. Ik vroeg de dokter hoe ik ervoor stond. Twee dingen zijn zeker', zei hij. 'Je bent een oog kwijt en je zult het halen. Wat niet zeker is, is de toestand van je hoofd met zoveel stukken glas en metaal erin.'

De verwondingen verhinderden verdere actieve militaire dienst gedurende de Tweede Wereldoorlog. In augustus 1941 was Dajaan echter voldoende hersteld om in samenwerking met de Britse inlichtingendienst in het Midden-Oosten de organisator te worden van een netwerk van verbindingen gericht op het verzamelen van inlichtingen. De organisatie, bekend als 'Mosje Dajan's netwerk' was bedoeld om als een ondergrondse eenheid te opereren indien Palestina door de Duitsers zou worden veroverd en bezet. Staande onder auspiciën van de Britten, waren alle agenten van de organisatie leden van de Haganah. Eind augustus 1942, toen de dreiging van een Duitse invasie voorbij was, werd de organisatie ontbonden, hoewel Dajan tot het eind van de oorlog inlichtingenwerk bleef verrichten.

'Wij splitsen onze eenheid in twee troepen, één om de bruggen aan te vallen, terwijl mijn groep heimelijk de noordelijke brug naderde. Wij stopten op korte afstand en wachtten. Er heerste stilte alom. Drie van ons kropen toen naar de brug, Rasjid Taher voorop, ik achter hem, en één van de Australische officieren, Kyffin, achter mij. Wij vonden de brug onbewaakt en geen voorzieningen om hem op te blazen. Dat was ook het geval met de andere brug.

'Het was een anti-climax, maar ook een grote opluchting. Na een week patrouilleren, met weinig slaap, en na de vermoeiende klimtocht van die nacht met de spanning van een op handen zijnde actie, was het goed opgelucht adem te kunnen halen. Formeel was onze taak ten einde zonder een schot te hebben gelost. De bruggen waren veilig gesteld en alles wat we moesten doen was ze in handen te houden tot de komst van de voorhoede

van de invasiemacht, die om 04.00 werd verwacht. Het was nu ongeveer twee uur en wij verspreiden ons om de bruggen te verdedigen. Daarna strekte ik mij uit in de greppel naast de weg en viel in slaap. 'Ik ontwaakte bij daglicht. De zon was al op en in de verte hoorde ik schieten. Ik keek om me heen en voelde mij niet op mijn gemak. De voorhoede, die ons voor het aanbreken van de dag zou hebben bereid, was nergens te zien. Wij daarentegen waren duidelijk te herkennen en konden elk ogenblik worden aangevallen. Wij bevonden ons in een onverdedigbare positie, in de omgeving van de brug in een diepe vallei. Een gemakkelijke prooi voor iedereen in de heuvels boven ons.

Rasjid vertelde mij dat er ongeveer twee kilometer verder een politiepost was die, volgens hem, door een paar politiemannen bezet was. Ik meende dat we moesten proberen de post te nemen voordat we zelf werden aangevallen. Ik stelde dit voor aan de Australiërs die het met mij eens waren. We lieten bewaking achter bij de brug en de rest van ons ging op de politiepost af. Toen we de post naderden, zagen wij geen politiemannen maar militairen in Franse uniformen. Prompt zochten wij dekking in een sinaasappeluin aan de andere kant van de weg waaraan het twee-verdiepingen tellende stenen gebouw stond. De Fransen kregen ons in de gaten en openden het vuur. Op het geluid van het schieten kwamen andere militairen naar buiten en voegden zich bij hun kameraden in het felle vuurgevecht wat daarna ontstond. Rasjid bleek een zeer moedig soldaat en een eersteklas scherpschutter. Na zorgvuldig te hebben aangelegd, schoot hij de Fransman neer die ons onder dekking van het gebouw probeerde te benaderen. Wij vonden enige dekking achter een lage stenen muur aan de rand van de boomgaard vanwaar wij bleven vuren. Wij werden echter tegen de grond gehouden door het vuur van een mitrailleur die stond opgesteld op het terras van het gebouw. Onze munitie raakte uitgeput en de situatie was wanhopig. Doorgaan met het schot voor schot afgeven van vuur terwijl we bleven waar we waren was doelloos, ja zelfs fataal. Het zou betekenen dat we onze munitievoorraad zouden uitputten en het gevecht niet meer konden voortzetten. Het alternatief was het gebouw te bestormen. Ik vroeg de mannen dekkingsvuur af te geven voor Zalman Mart (een ervaren Haganah-officier die ook de rol van sergeant speelde in de door Britten geleide surnumeraire politie,) en voor mij. Wij sprongen uit de boomgaard te voorschijn en lieten ons vallen in de greppel aan de overkant van de politiepost. Van daaraf wierp ik een handgranaat naar het open raam van waaruit wij onder vuur werden genomen. Ik miste echter en de granaat explodeerde buiten het gebouw. Het geluid moet echter de mitrailleur-schutter in de war hebben gebracht, want hij stopte enkele seconden met schieten. In dat ogenblik snelden wij de weg over, kwamen dicht bij het gebouw, en vanaf dat punt wierp ik mijn tweede en laatste handgranaat. Deze keer ging hij wel door het raam, en toen hij in het vertrek ontplofte hield het schieten op. Onze eenheid stormde naar voren en bezette de post. De Fransen gaven zich over.

Voor de Joden in Palestina betekende het einde van de Tweede Wereldoorlog en de daaropvolgende beëindiging van het Britse mandaat niet het einde van hun strijd. De Arabische staten weigerden de resolutie van de Verenigde Naties van 29 november 1947 te aanvaarden die Palestina verdeelde in een Joods en Arabisch deel. Zij kondigden aan dat zij de oorlog zouden verklaren aan de Joodse staat die in mei 1948 zou worden opgericht. Dajan was inmiddels opgeroepen voor het verrichten van inlichtingenwerk, en als lid van de generale staf van de Haganah recruteerde hij agenten om informatie te verschaffen over ongeregelde Arabische strijdkrachten in Palestina.

De Arabieren waren al begonnen met sporadische aanvallen bij Joodse nederzettingen. Dajan's broer Zorik werd op 14 april 1948 gedood bij de verdedigen van de kibboets Ramat Yohanan ten oosten van Haifa. Dajan zelf verlangde ernaar het inlichtingenwerk te verlaten en, ondanks het verlies van een oog, actief deel te nemen aan de strijd. Het

opperbevel van de Haganah gaf hem daarna opdracht een commando-eenheid te formeren. Het 89e bataljon commando-troepen werd gevormd naar het model van de 'Long Range Desert Patrols' uit de Tweede Wereldoorlog. Gedurende de onafhankelijkheidsoorlog wist de eenheid, die in de strijd altijd persoonlijk door Dajan werd aangevoerd, een voortreffelijke reputatie op te bouwen. Op 23 juli 1948 werd Dajan benoemd tot commandant van Jeruzalem, een post die hij aan het eind van de oorlog op 7 januari 1949, nog bekleedde.

Dajan nam deel aan de vredesbesprekingen en in oktober 1949 volgde zijn benoeming tot generaal-majoor en werd hij bevelvoerend generaal van het Israëliëse zuidelijke commando. Op 7 december 1952 werd hij hoofd Operatiën van de Generale Staf en op 6 december 1953 Chef van de Generale Staf. Dajan herinnert zich zijn begrijpelijke trots toen hij soldaat nummer één werd van het Israëliëse leger. Niettemin verloor hij nooit het vermogen om met alle rangen en standen in het leger om te gaan en om zich persoonlijk op de hoogte te stellen van de problemen waarmee zijn soldaten te velde hadden te kampen.

'De verandering van stijl begon in mijn bureau', schrijft Dajan. 'Ik schafte de functie af van adjudant van de stafchef en richtte diens kamer in als mijn bureau. Daar zette ik de tafel neer die ook te velde wordt gebruikt, bedekte deze met een khaki-deken en een glazen plaat die ook dienst had gedaan toen ik Hoofd Operatiën was. Van de grote rijkelijk gemeubileerde kamer van de Stafchef met z'n massieve tafel en gestoffeerde stoelen maakte ik een vergaderruimte. Ik wilde dat de commandanten te velde die mij kwamen bezoeken het gevoel zouden hebben dat zij het hoofdkwartier van een hogere eenheid bezochten dat niet veel verschilde en niet afgezonderd was van hun eigen omgeving. Wanneer ik de eenheden te velde inspecteerde droeg ik gevechtsskleding, zat ik op de grond met de soldaten, en werd evenals zij stoffig en vuil.'

Als stafchef was Dajan nauw betrokken bij de geheime onderhandelingen met de Britse en Franse regeringen inzake de voorbereidingen van een verrassingsaanval op Egypte die de Israëliëse troepen op 29 oktober 1956 begonnen. Israël, gewik-

keld in een strijd om als onafhankelijke staat te overleven, wist waarvoor het vocht, maar Engeland en Frankrijk kregen de hele wereld tegen zich onder leiding van de Verenigde Staten en de Sowjet-Unie (laatstgenoemd land bevond zich midden in het onderdrukken van de Hongaarse opstand). Zij werden gedwongen zich terug te trekken. Na de officiële beëindiging van de Sinaï-campagne op 16 maart 1957 liep Dajan's termijn als stafchef af en keerde hij terug naar de burgermaatschappij om student te worden aan de universiteit van Jeruzalem. Twee jaar later werd hij voor de Mapai-partij gekozen tot lid van het parlement, de Knesset, waarna hij de post kreeg van minister van landbouw. Hoewel hij in augustus 1961 werd herkozen, trad hij in november 1964 als minister af.

In 1966, nog steeds ambteloos burger, was het tien jaar geleden sinds hij voor het laatst nauw betrokken was geweest bij militaire zaken. In dat decennium was de technologie met sprongen vooruit gegaan en hij wilde voor zichzelf vaststellen hoe de moderne oorlog eruit zag, hoe de nieuwe wapens werden gebruikt en of Israël hiervan kon leren. De enige plaats waar de noodzakelijke ervaring kon worden opgedaan was Zuidoost-Azië. Om als oorlogscorrespondent naar Vietnam te kunnen gaan kwam hij overeen een serie krantekolumnen te schrijven. Begin augustus 1966 was Dajan de gast van de 1e Amerikaanse cavaleriedivisie.

Dajan bracht enkele dagen door om te zien hoe de Amerikanen de bewegingen van de vijand in de jungle bestreden en hij was zeer onder de indruk van de belangrijke rol van de helikopters in de moderne oorlogvoering. Hij had ook de gelegenheid een verdedigingsstelling te bezichtigen die onlangs door de Vietcong was aangevallen. Dajan verliet dit strijdtoneel met ontvullende gedachten: de Amerikaanse verdedigers hadden over een strook van 200 meter breedte tussen hun posities en de jungle een hoeveelheid van 21 000 granaten afgevuurd – meer dan het hele Israëliëse leger had verschoten gedurende de Onafhankelijkheidsoorlog in 1948 en de Sinaïcampagne in 1956 samen!

Gedurende de toegenomen spanning voorafgaande aan de Zesdaagse oorlog van 1967 werd terug-



In de herfst van 1966 bracht Mosje Dajan als oorlogscorrespondent een bezoek aan Vietnam.

gegrepen op Dajan's ervaring als oorlogsgeneraal en op 1 juni, tijdens Israël's uur van beproeving, werd hij minister van defensie. Het was een onmiddellijk gevolg van zijn ideeën, van zijn geloof in verrassing en initiatief dat Israël op 5 juni 1967 zijn preventieve aanval op Egypte begon. Tegen het einde van de eerste dag was 70% van de Arabische luchtmacht vernietigd en tegen het einde van de tweede waren de Egyptenaren op de terugtocht. Diezelfde dag bezetten de Israëliërs Sjarm-el-Sjeikh en braken zij de blokkade van de Golf van Akaba.

Een onmiddellijk gevolg van de Israëlische overwinning was de hereniging van Jeruzalem en de zaterdag nadat de oorlog was beëindigd bracht Dajan een bezoek aan de moskee van El Aksa, die gebouwd is op de plaats waar de Tempel der Joden uit de Bijbel heeft gestaan.

Ook als minister van defensie stond Dajan erop dat zijn bezoeken aan legereenheden plaatsvonden zonder eerbewijzen en plichtplegingen. 'Er stond nooit een erewacht voor mij aangetreden', schrijft Dajan. 'Toen ik order gaf dit gebruik af te schaffen werd mij verteld dat dit de discipline zou ondermijnen en dat het voor het leger ondenkbaar was de minister, de stafchef, de regionale commandanten en luchtmacht- en marinebevelhebbers te ontvangen zonder erewacht. Ik maakte er geen punt van dat het voor anderen wel gebeurde. Ik voelde mij niet geroepen principes inzake discipline aan te tasten waarvan men zegt dat zij karaktervormend voor de soldaat zijn en zijn gevechtswaarde vergroten. De exercitie-drill had ik nooit afgewezen, maar ik was er nooit enthousiast voor geweest. Ik bepaalde daarom dat alleen wanneer het mij betrof erewachten achterwege dienden te blijven. Als ik een legerkamp bezocht was dat om de soldaten te ontmoeten en overleg te plegen met de officieren, niet om de mensen een verkrampte wedloop te laten houden in poetsen en schoonmaken ten behoeve van de te verwachten hoogwaardigheidsbekleder. Dat werden de regels voor mijn bezoeken.

'Ik kan niet zeggen dat ik tot in de puntjes gekleed ga of kleren draag die altijd geperst zijn, zeker niet wanneer ik uit de auto stap na op de achterbank een dutje te hebben gedaan. Mijn zwakheden betreffen echter een gladgeschoren gezicht en gepoetste schoenen. Het eerste wat ik deed nadat ik van een trip te velde terugkeerde was douchen, scheren en schoenen poetsen. Ik beschouw mijzelf als een soort expert op het gebied van schoenen poetsen, welke vaardigheid ik heb geleerd van mijn Britse sergeant toen ik surnumerair politiemann was in Nahalal. Hij leerde mij eerst een dun laagje witsel op mijn schoenen te doen voordat ik ze met schoencreme insmeerde, inderdaad was het resultaat verbluffend en zag ik tweemaal mijn gezicht weerspiegeld in de neuzen van mijn schoenen. Mogelijk stelde ik genoeg in dit tijdverdrif omdat het mij naar de wereld van mijn jeugd terugvoerde. Maar werkelijke reden is, denk ik, dat het mij enkele minuten voor mijzelf gaf die ik hard nodig had, maar teveel moest ontberen.'

Gedurende de jaren tot 1973 was Dajan, als verantwoordelijk minister, vooral betrokken bij de ontwikkeling van geavanceerde wapens voor de strijdkrachten door Israël zelf, aangezien het land getroffen werd door een wapenembargo afgekondigd door die staten die de benodigde onderdelen zelf op de plank hadden staan. Tot de door Israël zelf geproduceerde wapens behoorden het jachtvliegtuig van het type Kfir, de Shafrir luchtdoelraket, de Reshef raketboot, verdragend geschut, raketten voor gronddoelen en andere soorten munitie.

Generaal Dajan was nog steeds minister van defensie toen op 6 oktober 1973 alarm werd gegeven dat een aanval van Egypte en Syrië op handen was. Deze keer had Dajan moeten buigen voor de politieke gevolgen die een preventieve aanval van de zijde van Israël zou hebben gehad, in verband met het gevaar de steun van de Verenigde Staten te zullen verliezen. Met gebonden handen moest de eerste stap van de vijand worden afgewacht. Niettemin werden instructies uitgegeven om de be-



Generaal Dajan, toen minister van defensie, betreedt het oude deel van Jeruzalem na de verovering in de Zesdaagse oorlog van 1967. Naast hem (rechts) stafchef Yitzhak Rabin en (links) de bevelhebber van het Centrale Commando, Uzi Narkiss (Israel Government Press Office).

schikbare strijdkrachten die reeds in de hoogste vorm van paraatheid verkeerden, in stelling te brengen.

De verdediging van Israël is altijd afhankelijk van de mobilisatie van reservisten en bij het uitbreken van de Jom Kippoer-oorlog waren de Israëlische strijdkrachten nog niet op volle sterkte. Egypte had 100 000 man in het veld staan en Syrië 45 000. Hiertegenover konden de Israëliërs bij het begin slechts 8500 en 5000 man stellen. In aantallen tanks en vuurmonden werd Israël overtroffen in een verhouding van 10:1. Ondanks dit overwicht van de tegenstander meenden aan het einde van de eerste oorlogsdag de Noordelijke en Zuidelijke Commando's dat zij een begin hadden gemaakt met het bedwingen van de vijand. Binnen vier dagen was het tij gekeerd en waren de Syriërs in het noorden aan de terugtocht begonnen. Vijf dagen later staken de Israëliërs het Suez-kanaal over om de Egyptenaren in te sluiten en in de rug aan te vallen. Op de avond van de 23e oktober was het Derde Egyptische leger omsingeld. Syrië en Egypte, ziende dat de oorlog was verloren, vroegen nu om een wapenstilstand.

Israël's uitzonderlijke prestatie in de Jom Kippoer-oorlog was het gevolg van zijn vermogen om in zeer korte tijd tot het offensief over te gaan. Het feit dat dit gebeurde tegenover de massieve superioriteit van de Arabische machten was niet minder dan een wonder.

Een beschouwing waard zijn ook de volgende opzienbarende gegevens. In de gevoerde strijd waren meer wapens betrokken en werd op korte fronten en in korte tijdsbestekken meer vuur afgegeven dan in enige andere veldtocht wanneer en waar ook ter wereld gevoerd. In de Tweede Wereldoorlog hadden de Fransen 2000 tanks in hun hoofdweerstandslinje, de Maginot-linie. De Duitsers vielen aan met 3000 tanks. Bij El Alamein had Montgomery

1030 tanks en Rommel ongeveer 600. In de Jom Kippoer-oorlog vielen de Arabieren aan met 5500 tanks. Aan het Suezfront gebruikten de Egyptenaren twee keer zoveel tanks als Montgomery en in het noorden vielen de Syriërs aan met evenveel tanks als de Duitsers tegen Frankrijk hadden ingezet. De gevechtswaarde van de tanks in de Jom Kippoer-oorlog was aan beide zijden tien keer zo groot als in de Tweede Wereldoorlog en twee keer die van de Amerikaanse strijdkrachten in Korea. In Wereldoorlog II was er een kans van één op twintig dat een Sherman tank op een afstand van anderhalve kilometer met een eerste schot een vijandelijke tank kon raken. In de Jom Kippoer-oorlog was de kans zeven op tien. De verliezen aan tanks waren daardoor groter en vonden in een kortere tijd plaats dan in enige andere oorlog. De Arabieren verloren meer tanks dan de Amerikanen in Europa hadden gestationeerd.

Ondanks het feit dat Dajan niet alleen minister van defensie was geweest tijdens de grootste triomfen van de Israëlische strijdkrachten, maar ook tijdens de meest spectaculaire overwinning die de wereld ooit had aanschouwd, zag men in Israël de zaken in een ander licht. Een commissie van onderzoek, de Agranat-commissie, werd ingesteld om vast te stellen wie er voor verantwoordelijk was geweest dat de inlichtingendiensten niet tijdig hadden gewaarschuwd voor een Arabische aanval, wie schuld had aan het niet voorbereid zijn van de Israëlische defensie bij het begin van de aanval. In maart 1974 kwam de commissie met een 'Partieel Rapport', waarna de hoofden begonnen te rollen: vier uit de inlichtingendiensten, verder de commanderende officier van het Zuidelijk Commando en de stafchef. Hoewel generaal Dajan officieel werd gezuiverd van elke persoonlijke blaam, dwong de publieke opinie hem op grond van wijdverbreide kritiek tot aftreden.

**'40~'45
TOEN & NU**

RESTAURATIE



MONTY'S CARAVANS UIT DE OORLOG

Op 24 maart 1976 overleed Veldmaarschalk Lord Montgomery in zijn huis in Islington Mill, Hampshire, waar hij had gewoond sinds zijn ontslag uit actieve dienst. Op het terrein stond een grote schuur, die de Veldmaarschalk had gekregen van de Australische regering (de muren) en de Canadese regering (het dak). Daarin stalde Montgomery zijn drie caravans uit de oorlog, waar hij in gewoond en gewerkt had tijdens zijn veldtochten in Noord-Afrika en Europa.

De Bergonzoli caravan was de eerste die werd verworven door de, toen nog, Generaal Montgomery toen hij het bevel over het Achtste Leger overnam van Luitenant-Generaal N. M. Ritchie. Ritchie had hem in februari 1941 bij Beda Fromm, ten zuiden van Benghazi, gevorderd van Generale di Corpo d'Armata Annibale Bergonzoli bijgenaamd 'Elektrische Bakkebaard', commandant van het Italiaanse 23e Korps. De caravan stond toen op een Lancia onderstel, maar dit werd verwijderd en vervangen door een in Engeland gemaakt Leyland chassis.

Oorspronkelijk werd de caravan door generaal Montgomery gebruikt als zijn persoonlijke verblijfplaats van augustus 1942 tot het einde van de Noordafrikaanse veldtocht in mei van het volgende jaar. Winston Churchill maakte er gebruik van in augustus 1942 bij El Alamein en wederom in februari 1943 bij Tripoli.

In mei 1943 verkreeg Monty een tweede caravan van de Italianen en de Bergonzoli caravan werd toen omgebouwd tot kantoor; er werden kasten ingezet, een bureau en een bank, die ook dienst kon doen als noodbed. Dit is de caravan die het meest is gefotografeerd, omdat hierin de portretten hingen van de vier Duitse commandanten die Montgomery's belangrijkste tegenstanders waren: Rommel, Kesselring, Model en Von Rundstedt. Monty zei: 'Ik keek naar de foto van de generaal, waar ik op dat moment tegen vocht en probeerde uit te vissen wat voor persoon hij was en hoe hij zou reageren op eventuele acties van mij tegen hem. Op een vreemde manier hielp mij dit in de strijd.'

Dit was ook de caravan waarin Monty de drie citaten ophing na de slag bij Alam Malfa, een overwinning die hij 'een keerpunt in de woestijnoorlog' noemde.

Gebod van Sir Francis Drake op de ochtend van de aanval op Cadiz, 1587

O Here God, wanneer U aan Uw dienaren een belangrijke zaak opdraagt, geef ons dan ook de wetenschap dat 't niet het aanvatten, maar het voortzetten daarvan is, totdat het ten einde is gevoerd, wat de ware heerlijkheid geeft.

James Graham, Markies van Montrose, 1612-1650

Hij vreest zijn lot te veel
Of zijn verdiensten zijn klein
Die niet op de proef durft stellen
Alles te winnen of te verliezen.





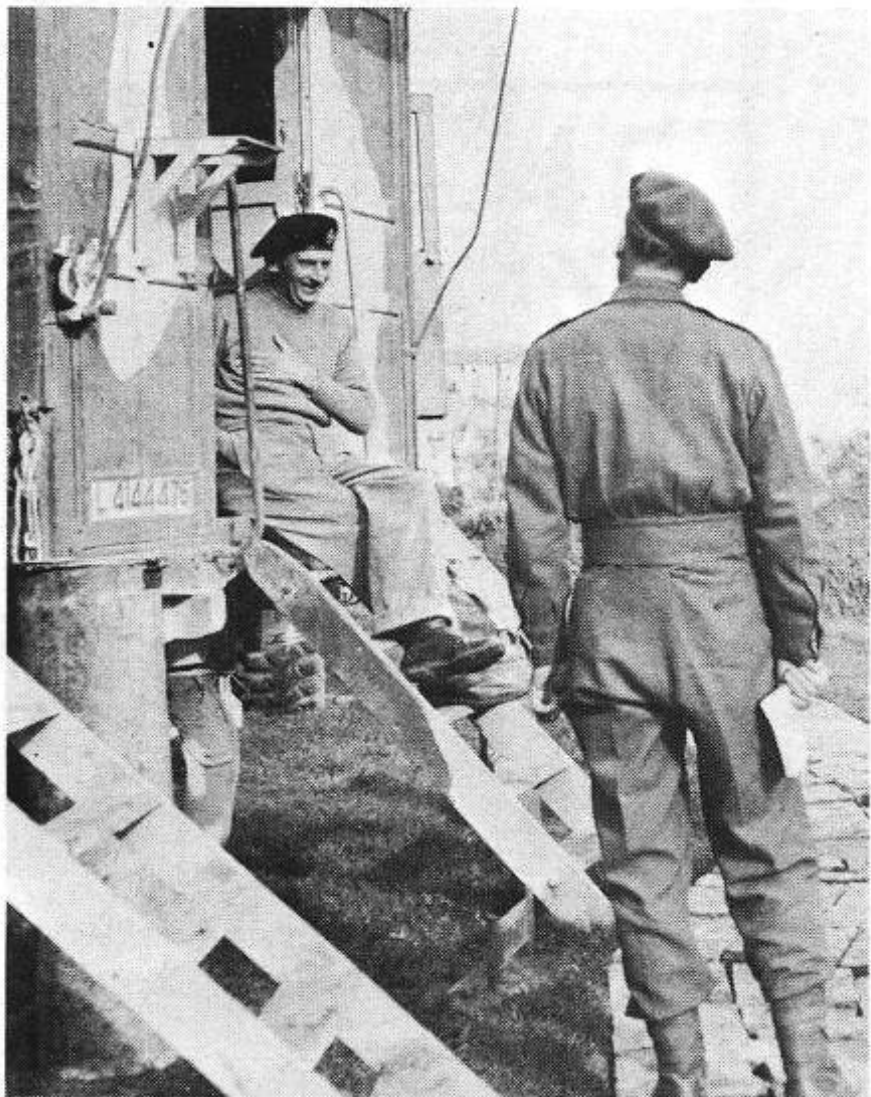
Normandië, 12 juni 1944, Premier Winston Churchill met Veldmaarschalk Alenbrooke en Generaal Smuts staan voor de Bergonzoli caravan L4410754 (IWM). Rechts: Het interieur van de caravan tijdens de Europe-



se veldtocht (IWM) en, onder, zoals hij door Montgomery na de oorlog werd bewoond (Sunday Times).



Links: Personeel van het 12e Driver Training Regiment, RCT. plaatst de Bergonzoli caravan op een oplegger voor de restauratie in Aldershot. De caravan is voorzien van een legernummerplaat uit later tijd, maar nadat hij bij het Imperial War Museum was afgeleverd (foto rechts) kreeg hij z'n originele nummer terug (IWM).



De generaal op de trappen van de Bergonzoli caravan, praat met oorlogscorrespondenten in Vasto, Italië in december 1943 (IWM).

Shakespeare, Hendrik V, IV bedrijf, le acte

O, God van de veldslagen; sterk mijn soldatenhart.

De tweede caravan, die Montgomery kreeg in mei 1943, was een soortgelijke wagen van Italiaanse makelij op een Lancia onderstel. De caravan werd veroverd op Maresciallo Giovanni Messe, de commandant van het Eerste Italiaanse Leger, tijdens de laatste fase van de oorlog in Tunesië. Messe had het opperbevel van de As-strijdkrachten overgenomen van Rommel en hij vertelde Montgomery dat de caravan eens het bezit van de Duitse generaal was geweest.

In Tripoli werd de caravan veranderd in een slaapwagen, uitgerust met een bed, kasten, wastafel en een bad. Ook kreeg hij een Amerikaans Mack chassis. Monty verklaarde: 'Ik zou voor maar twee mensen uit deze caravan gaan: George VI en Winston Churchill'.

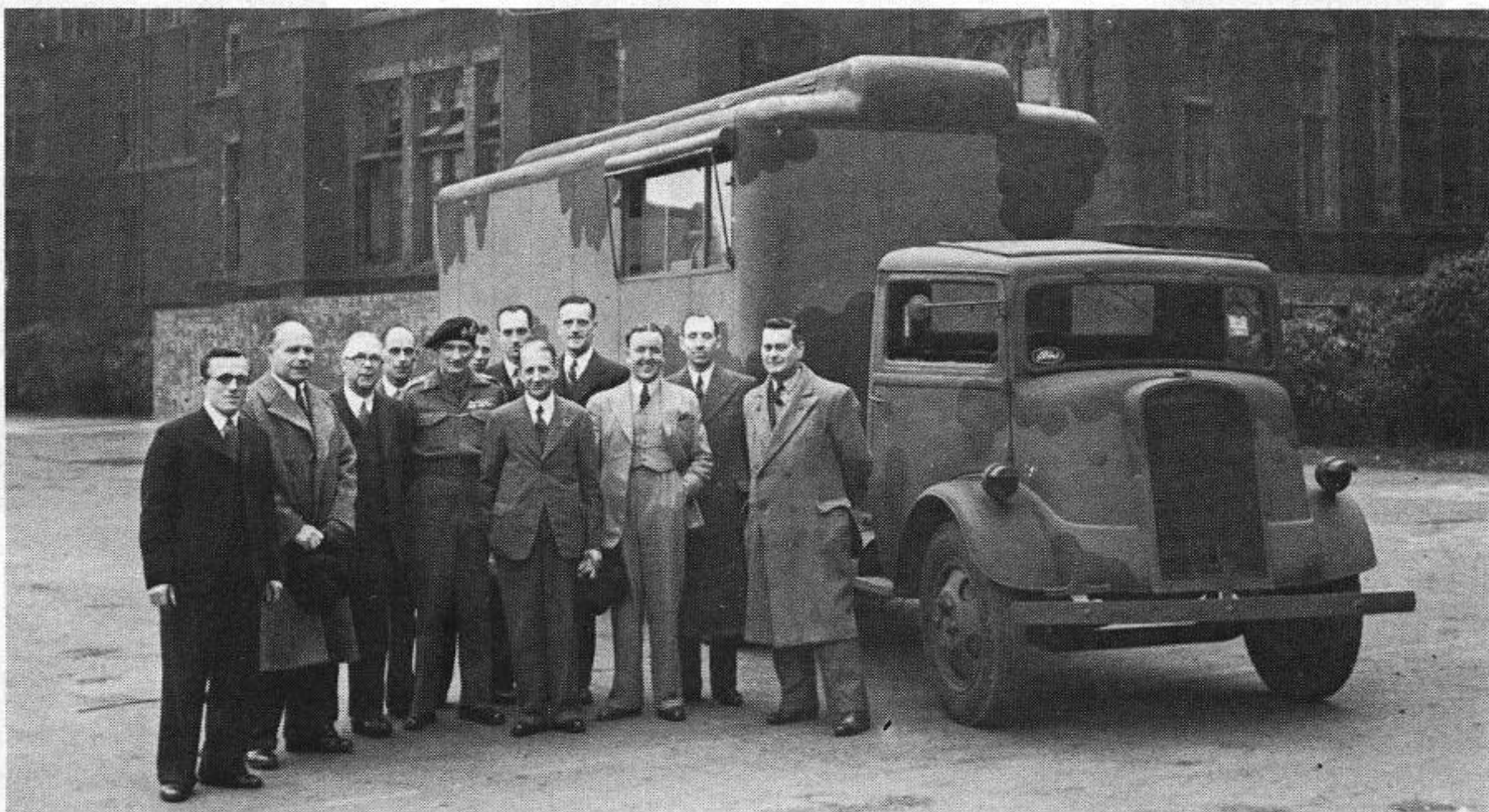
Tijdens de veldtocht in Noord-Afrika en de daarop volgende in Sicilië en Italië, realiseerde de Generaal zich dat hij een derde caravan nodig had, die kon worden gebruikt als mobiele kaartenkamer voor briefings enz. Na zijn benoeming tot opperbevelhebber van de landstrijdkrachten voor de invasie in Europa, benaderde in januari 1944 Montgomery's staf de British Trailer Company Ltd.: Trafford Park, Manchester, met een uitgewerkt plan voor een gelede kaartencaravan. Volgens het ontwerp zouden de muren voor het grootste gedeelte worden ingenomen door kaarten. Voorts zouden er telefoons zijn zodat Monty met zijn ondergeschikten kon spreken terwijl hij de toestand op het slagveld kon bestuderen, die zijn staf op oleaten had uitgezet. Er werden verduisteringsgordijnen aangebracht om vergaderingen ook na zonsondergang te kunnen laten voortzetten. Boven de deur werd een uittrekbare ventilator aangebracht om voor verkoeling te zorgen tegen de hitte die werd veroorzaakt door de intensieve verlichting en nog één om de luchtcirculatie te bevorderen.

De wagen werd binnen drie maanden gebouwd en hem cadeau gedaan op 7 april 1944 op de St. Paul's School in Hammersmith. Het was typisch Monty om zijn eigen school te kiezen als hoofdkwartier voorafgaand aan D-day. Zijn eigen kantoor was het vertrek van zijn vroegere hoofdonderwijzer. Ondertussen werden de twee Italiaanse caravans voor het publiek tentoongesteld; eerst in Birmingham van 25 maart tot 15 april en vervolgens in het Clarence House te Londen van 1 tot 10 mei.

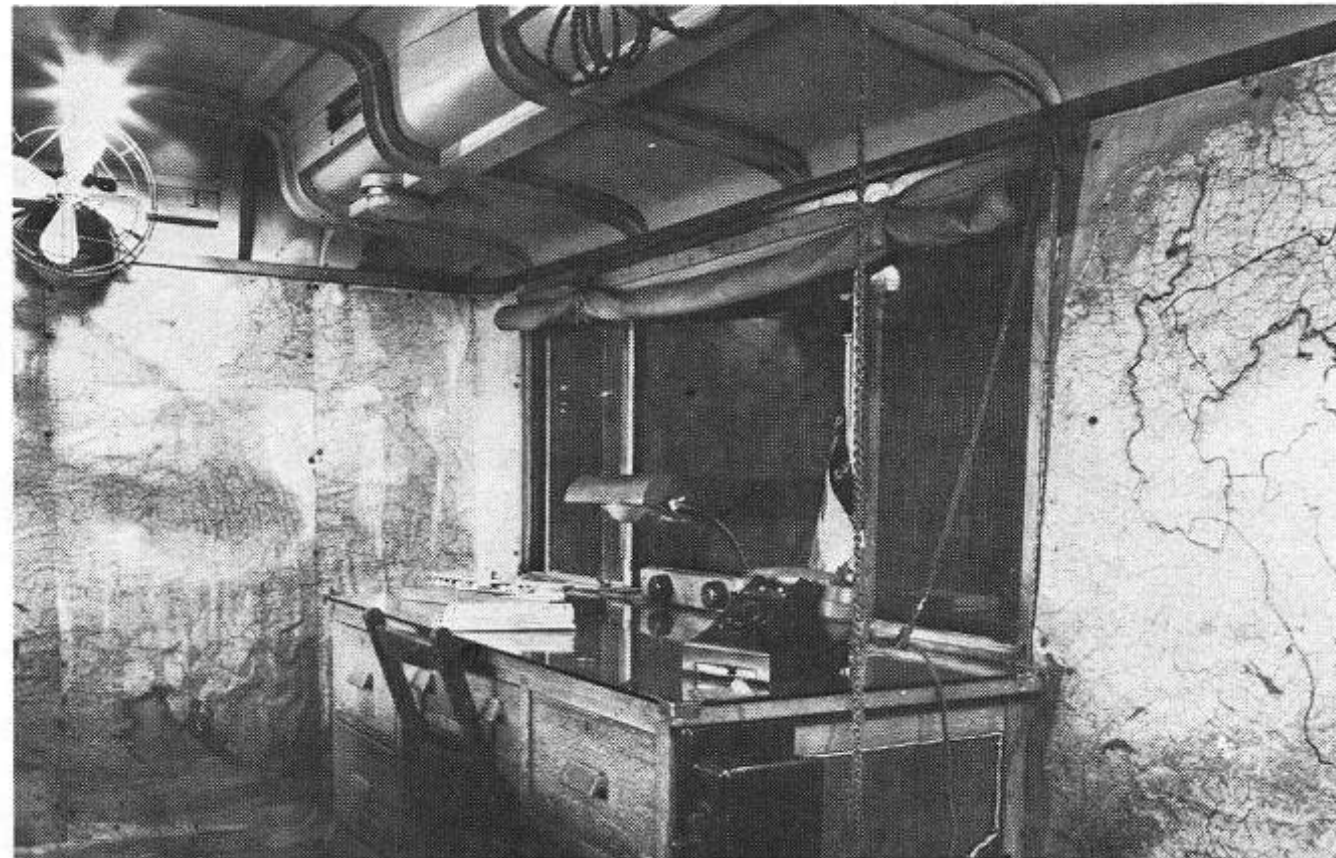
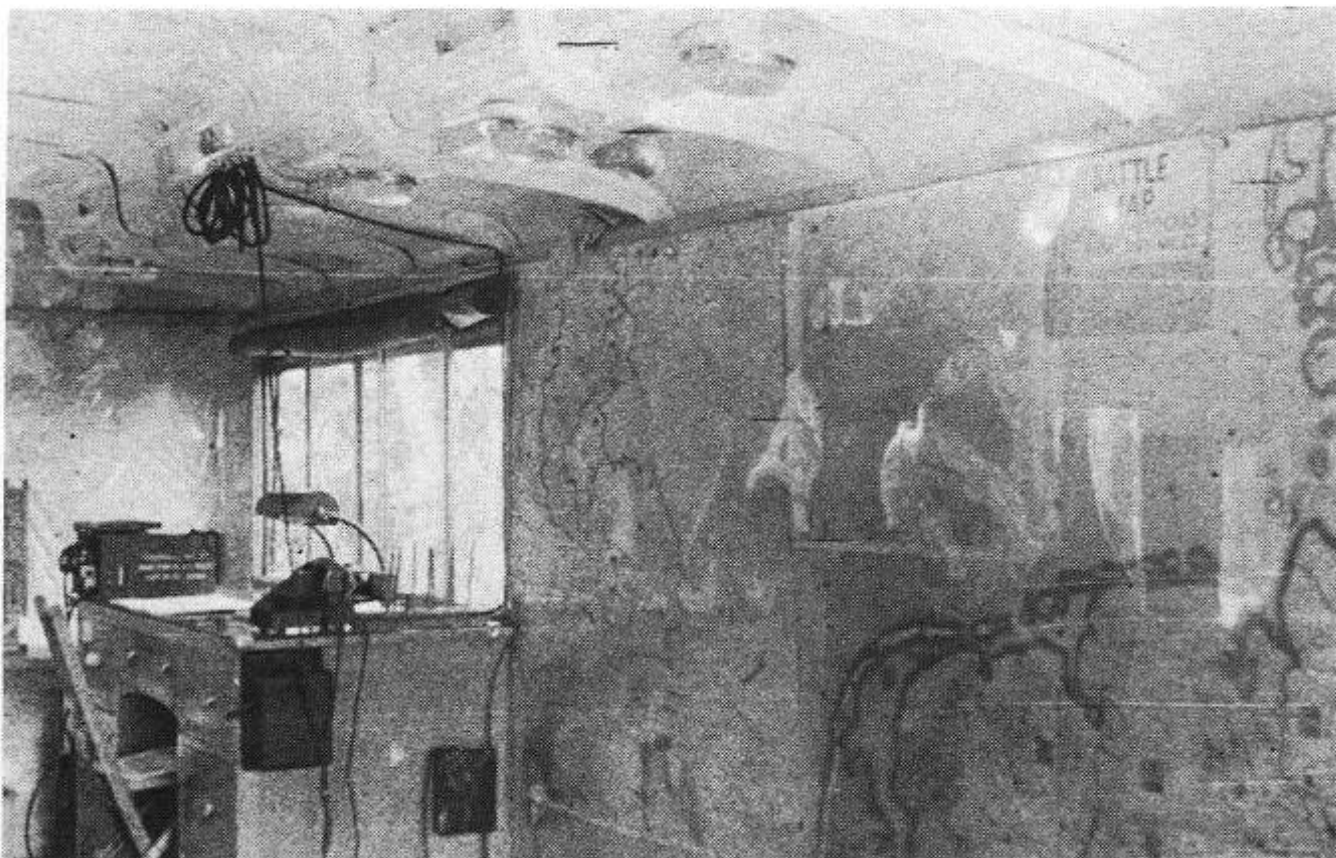
Op de avond van D-1 waren alle drie de caravans, die deel zouden uitmaken van generaal Montgomery's Tactische Hoofdkwartier, op een landingsboot geladen om naar Frankrijk te worden overge-



Boven: Monty's vogeltjes! Majoor Keating fotografeerde generaal Montgomery op 24 november 1943, terwijl hij naast de caravan die was veroverd op Maresciallo Giovanni Messe, poseerde met kanaries en parkieten, die hij had verzameld in Sicilië en Italië. L1308619 (IWM). Onder: Onder het toeziend oog van Monty's zoon, de Burggraaf Montgomery van Alamein, komt de Messe caravan uit de schuur in juli 1976 (IWM).



De kaartencaravan wordt overgedragen door leden van de staf van de British Trailer Company, die hem hadden gebouwd. De foto is gemaakt op 17 april 1944 bij de St. Pauls School (IWM).



Boven Links: Het interieur van de kaarten-caravan gefotografeerd tijdens de Tweede Wereldoorlog en rechts: Zoals het gerestaureerd tentoongesteld staat in het Imperial War Museum te Lambeth (IWM).

bracht. Op 8 juni kon Monty zich bij hen voegen op hun eerste locatie op het vasteland. Zij stonden op het grondgebied van het kasteel Creully, 6½ km landinwaarts op de scheidingslijn tussen de Gold en de Juno stranden.

Gedurende de volgende elf maanden werd het TAC HQ van de 21e Leger Groep, waaronder de drie caravans, 26 keer verplaatst terwijl de gevechten zich verspreidden over Frankrijk, België en Nederland en tenslotte over Duitsland. Begin 1945 stonden de caravans op een heuveltop bij het kleine Noordduitse dorpje Wendisch Evern en daar werd op 4 mei 1945 de overgave van de Duitse troepen in Noordwest-Europa getekend. Voor de ondertekeningssplechtigheid werd een legertent gebruikt, maar van te voren had General-Admiral Hans von Friedeburg een gesprek gehad met Veldmaarschalk Montgomery in een van de caravans, vermoedelijk de Bergonzoli.

Montgomery nam de caravan mee naar Berlijn en toen hij in juni 1946 de aanstelling tot Chef van de Imperiale Generale Staf aannam, gingen de caravans terug naar Groot-Brittannië. Daar hij geen vaste woonplaats in Engeland had, maakte Montgomery er nog gebruik van terwijl ze geparkeerd stonden in de tuin van een vriend in Mindhead totdat ze naar de schuur in Islington Mill werden gebracht.

Op een bandje dat op 3 september 1970 voor een historisch geluidsarchief werd opgenomen, zei Montgomery: 'De vraag wierp zich toen op, wiens bezit de caravans waren. Ik zei dat ze van mij waren; twee waren veroverd in de oorlog en een had ik gekregen van de British Trailer Company Ltd. Het ministerie van defensie was het er niet mee eens en er werd over de zaak een dossier aangelegd. Uiteindelijk werd er overeengekomen dat ze van mij waren tijdens mijn leven. Daarop zei ik dat ze bij mijn dood alle drie aan het Imperial War Museum zouden worden gegeven en dit werd overeengekomen'.

Vier maanden na de dood van Lord Montgomery werden de drie caravans uit de schuur gehaald door het No. 12 Driver Training Regiment, Royal Corps of Transport en op een oplegger naar Aldershot gebracht, waar het koetswerk, de motor en de buitenkant werden hersteld door de 43 Command Workshop, REME.

De herstelwerkzaamheden duurden de hele zomer en op 28 oktober 1976 werden de caravans aan het Imperial War Museum gegeven door de onderstaatssecretaris van defensie voor het leger en lid van het Lagerhuis, Mr. Robert Crofton Brown.

Voor de overdrachtsceremonie, die ontsierd werd door voortdurende regenval, waren de caravans op het grasveld voor het museum gezet.

Nadat de museumstaf verschillende maanden had gewerkt aan het herstel van het interieur in de staat waarin het verkeerde aan het eind van de oorlog, werden de caravans in het museum opgesteld en op 20 juli ingewijd door Montgomery's zoon David.



Boven: Soldaten halen voorzichtig de BTC kaartenwagen van de Veldmaarschalk uit de schuur waar hij dertig jaar heeft gestaan (IWM).



Boven: Netjes gerestaureerd staat de kaarten-caravan buiten het museum op 28 oktober 1976 klaar voor de overdrachtsceremonie (IWM).

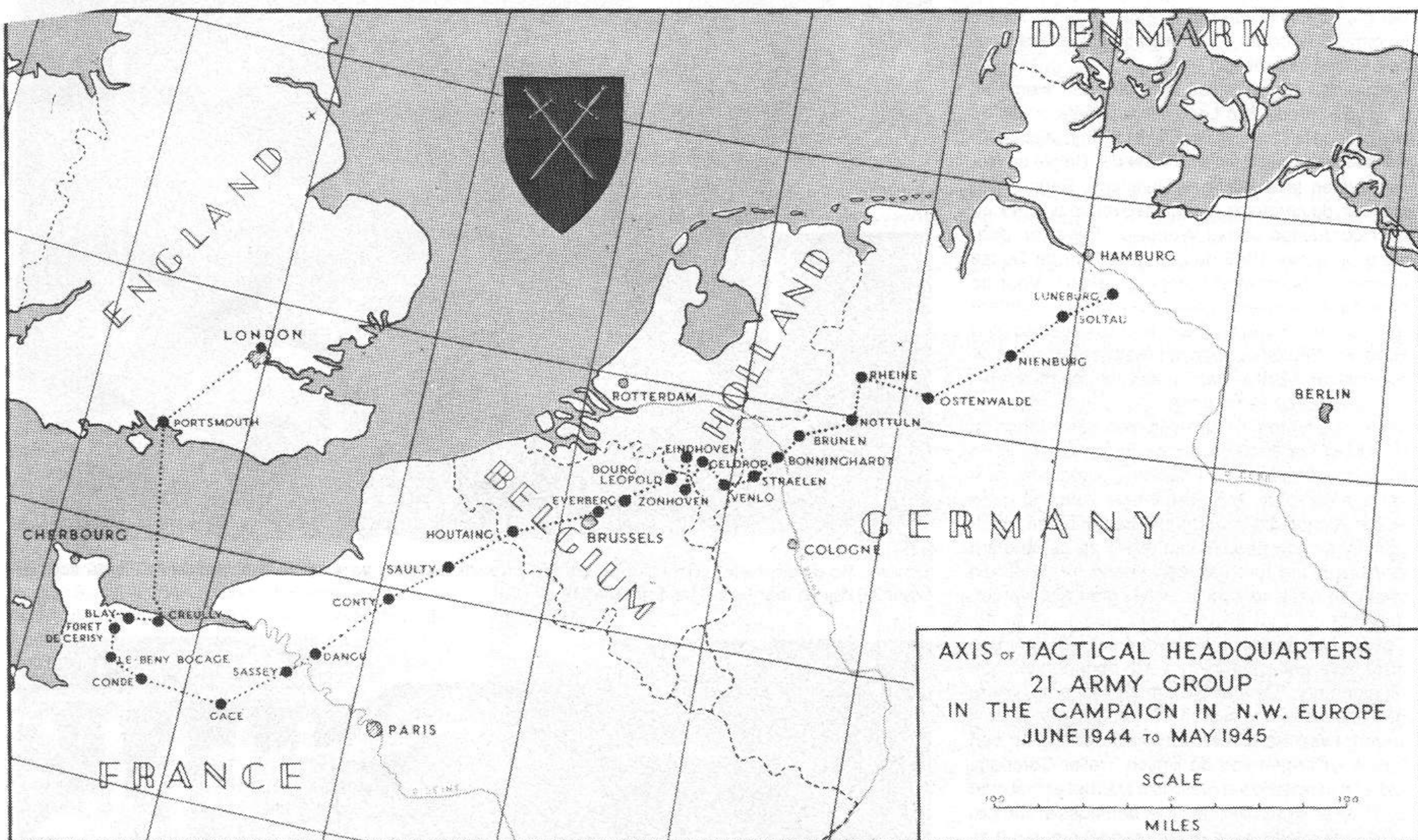
De tentoonstelling werd aangevuld met de nodige foto's en andere gedenkwaardigheden over Monty: een 25-ponder die was gebruikt in 1942 in de Westelijke Woestijn, het veldtenuue van de Maarschalk en zijn zwarte baret en een museum-kopie van het capitulatie document het 'Instrument of Surrender'. Als finishing touch van de historische tentoonstelling krijgen de bezoekers een bandje te horen waar-

op Monty zelf de geschiedenis van de caravans verteld: 'In de komende jaren zullen historici en geleerden geïnteresseerd raken in hoe de opperbevelhebber van het Britse leger te velde leefde tijdens de oorlog tegen Hitler-Duitsland en dan kunnen zij de kaartenwagen zien van waaruit hij manoeuvres leidde van grote legers van meer dan een miljoen mensen.'



De Eerste

Boven links: De eerste standplaats voor de caravans op het vasteland van Europa was op het grasveld achter het kasteel bij Creully. De Messe caravan is zichtbaar op deze foto van het bezoek van generaal De Gaulle aan Monty's hoofdkwartier op 14 juni 1944 (IWM). Rechts: Een herfstdag 32 jaar later.



Onder links: Feldmarschal Busch bij Monty's laatste Europese Tactische Hoofdkwartier bij het dorpje Wendisch op de Timeloberg, door de Veldmaarschalk omgedoopt tot Overwinningsheuvel (IWM). Onder links: Precies dertig jaar later op 4 mei 1975.

. . . . En De Laatste



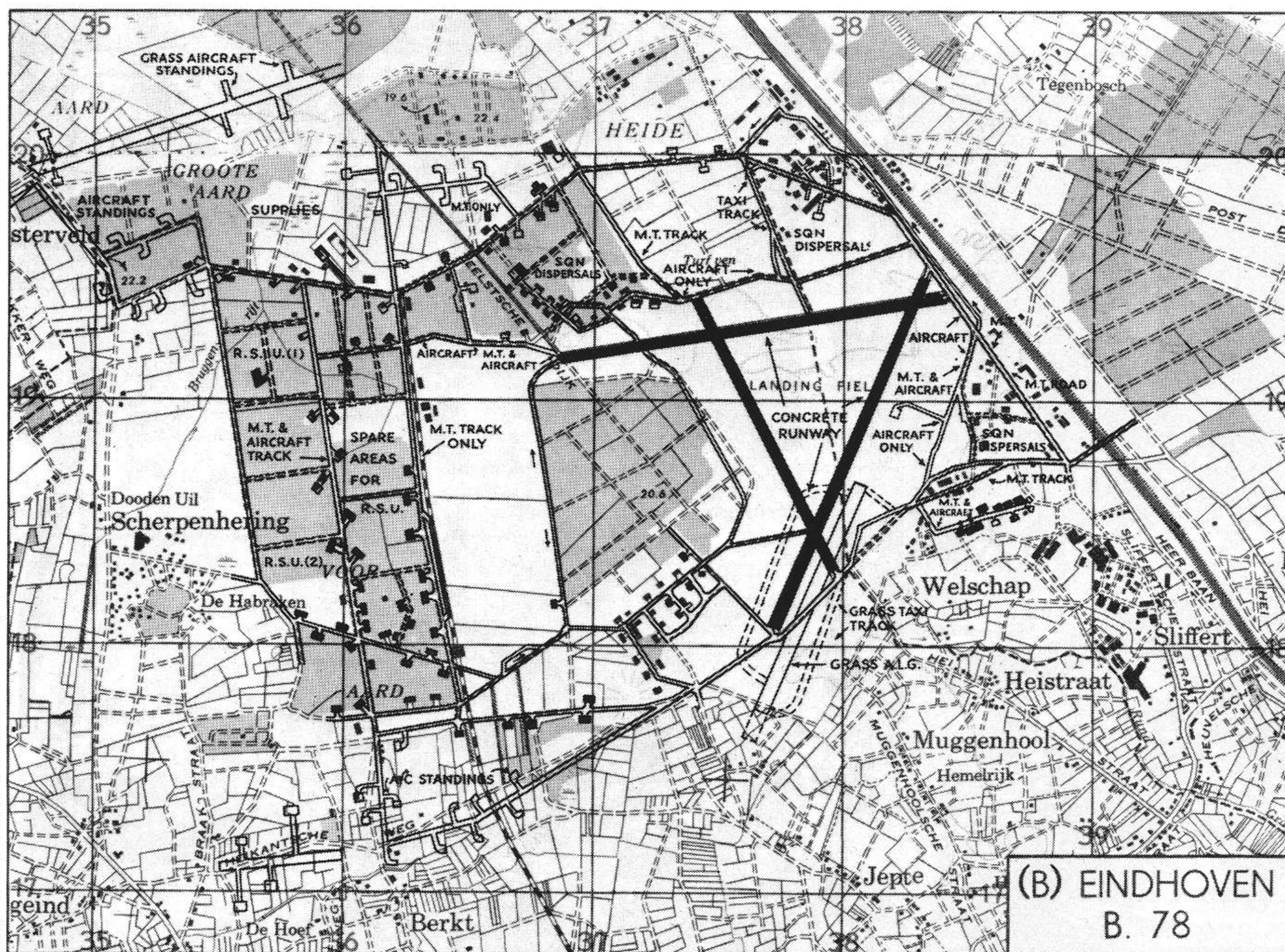
A black and white aerial photograph showing the construction of the Eindhoven airfield in 1945. The image captures a large, rectangular runway under construction, surrounded by a network of roads, tracks, and various buildings. The terrain is a mix of cleared land and wooded areas. The overall scene depicts a busy military construction site.

Het vliegveld Eindhoven op 5 januari 1945 gefotografeerd door 541 Squadron van de RAF (Crown Copyright). Aangezien het vliegveld thans in gebruik is bij de Koninklijke Luchtmacht kon geen luchtfoto worden verkregen van de hedendaagse situatie.

**'40~'45
TOEN & NU**

HET GEBEURDE HIER

VLEGVELDAANLEG IN NEDERLAND



Vliegveld Eindhoven op 3 maart 1945. Sergeant Mapham fotografeert Veldmaarschalk Montgomery die Winston Churchill begeleidt nadat deze de Dakota heeft verlaten (IWM).

Het Tweede Britse Leger, dat begin september 1944 Nederland binnentrok, werd ondersteund door de 83e Groep van de Royal Air Force, die gestationeerd was op vliegvelden in het gebied Antwerpen-Diest-Brussel. Met het te verwachten succes van Operatie Market Garden in gedachte (de verovering van bruggen door de luchtlandings-troepen bij Eindhoven, Nijmegen en Arnhem), werden plannen gemaakt voor de aanleg van zes of acht vliegvelden ten noorden van Arnhem om de opmars in Duitsland te ondersteunen.

Eerste moesten de bestaande vliegelden bij Eindhoven en Volkel, die door de Duitsers waren gebruikt, worden hersteld en moest èèn baan zo snel mogelijk gebruiksklaar worden gemaakt. Met dit doel voor ogen hergroepeerde de 12e AGRE zich half september in het gebied rond Bourg Leopold.

12 AGRE (AirGroup Royal Engineers) bestond uit een hoofdkwartier in het achtergebied bij Diest en een vooruitgeschoven hoofdkwartier bij Leopoldsborg, uit de 13e Airfield Construction Group (die vliegvelden aanlegde in de sector van het 12e Korps) en uit de 16e Airfield Construction Wing van de RAF die bestemd was voor Eindhoven. (iedere 'group' of 'Wing' was in twee delen verdeeld: echelons in het geval van de Royal Engineer 'groups' en squadrons bij de RAF 'wings'; de laatste bestonden uit luchtmachtpersoneel.)

Zowel Eindhoven als Volkel waren zwaar gebombardeerd door de Geallieerde luchtmacht in hun pogingen de Luftwaffe aan de grond te houden en luchtfoto's lieten zien dat men veel bomkraters zou moeten vullen. Het voornaamste probleem was daarom zwaar materieel over de zelfde weg te vervoeren als waarlangs het 30e Korps naar het noorden oprukte.



Eindhoven B78

Verkenners van de 5357 Airfield Construction Wing reisden ver naar voren met de Guards Pantserdivisie en bereikten het vliegveld op 19 september. De Duitsers hadden zich teruggetrokken in de bossen ten westen van het vliegveld en een peloton van de Amerikaanse 101e Luchtlandingsdivisie was in de buurt om bescherming te verlenen. De verkenners-

groep vond een geschikt stuk grasland waarin maar twaalf grote kraters moesten worden gevuld; dat karwei zou ongeveer 48 uur kosten. 's Avonds werd Eindhoven gebombardeerd door de Duitsers en grondtroepen dreigden het gebied rond het vliegveld binnen te dringen. De Amerikaanse Luchtlandingstroepen werden teruggetrokken in de stad en de RAF 'wing' moest voor zijn eigen verdediging zorgen.

Terwijl de voorhoede van het 12e Korps nog 16 tot 24 km verwijderd was, zond 5357 de volgende ochtend kleine patrouilles uit terwijl het werk aan het vliegveld doorging. Ondertussen had de 12 AGRE toestemming gekregen van het 30e Korps om 60 voertuigen uit Leopoldburg 's nachts noordwaarts te zenden. Deze bereikten Eindhoven op de 20e om 14.00 uur.

Het gebied was echter nog niet vrij van Duitse troepen en de 'Wing' had problemen met het laden van tarmac bij een opslagplaats die in het bereik lag van een Duits machinegeweer. Een patrouille van 5357 werd uitgezonden, die de Duitsers teruggedreef en drie man gevangen nam. 's Middags werd contact gemaakt met de voorhoede van het 12e Korps ten westen van het vliegveld en de volgende dag trokken de troepen het vliegveld over en rukten verder op.

Diezelfde dag, de 21e september, kwam de grasbaan 's middags gereed en de volgende dag om 16.30 uur landde het eerste RAF vliegtuig op het vliegveld. Het werd duidelijk dat de grasbaan alleen bruikbaar was bij zeer droog weer en de hele winter was 5357 bezig de verharde landingsbanen te repareren. De landingsbanen, de taxibanen en de platforms werden opgeknapt met bakstenen en beton. De drainage van het veld werd opnieuw aangelegd, zij het te laat om volledig dienst te kunnen doen. Tijdens de dooi in februari 1945 begonnen de taxibanen en de wegen te scheuren en slechts door bovenmenselijke inspanningen kon worden voorkomen dat het vliegveld geheel onbruikbaar werd.

Het vliegveld Eindhoven werd in de jaren dertig gebouwd als burgervliegveld en het was de plaats waar de vooroorlogse jachtvliegtuigen van Fokker, zoals de D-21 en de G-1 werden getest.

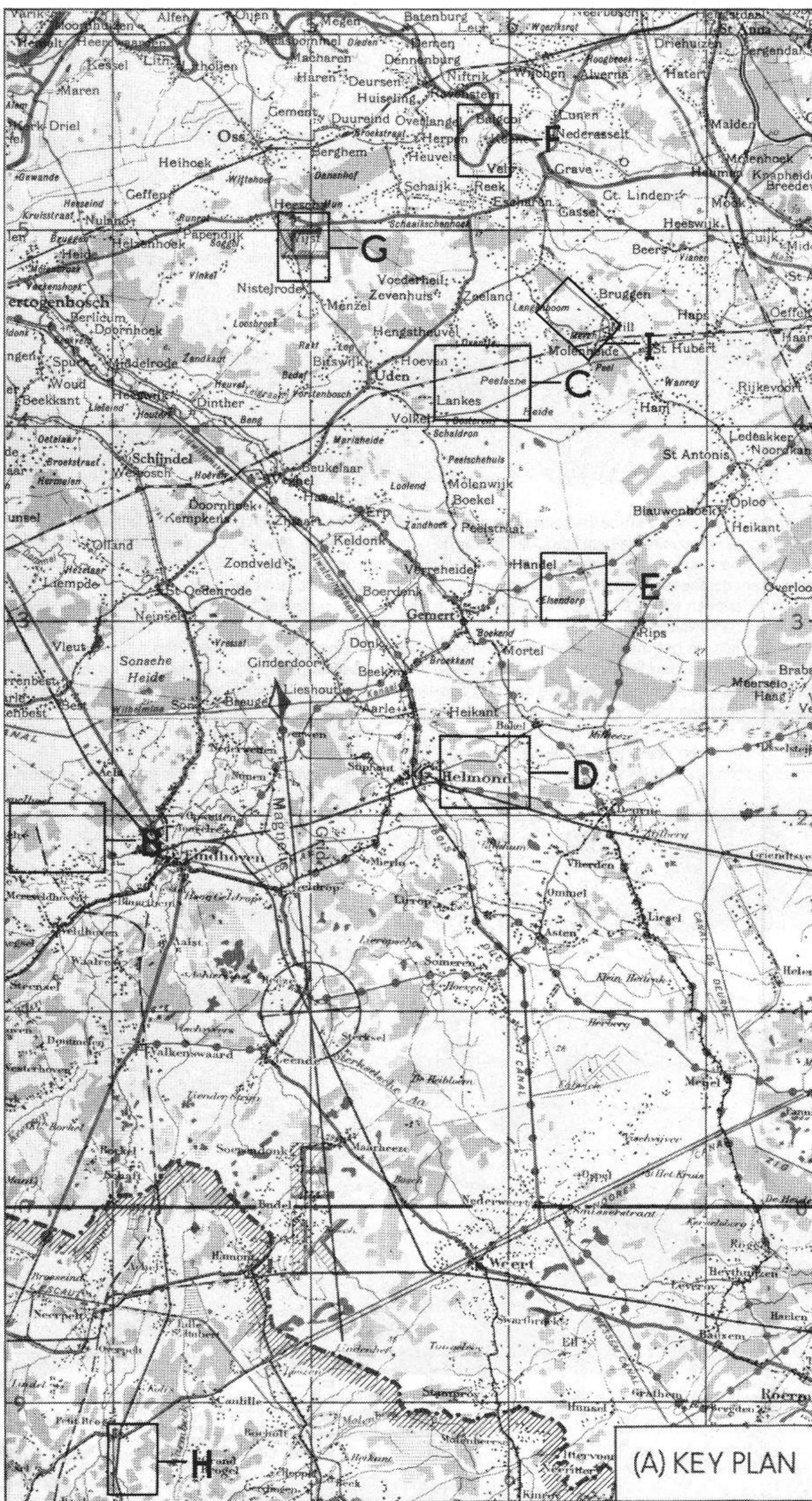
Onmiddellijk na de Duitse bezetting op 15 mei 1940 nam de Luftwaffe Eindhoven over en een van de eenheden die het vliegveld gebruikten was KG2 met Dormiers Do-217.

Zoals we gezien hebben werd het vliegveld in september 1944 door de Geallieerden veroverd en terwijl het gebruikt werd door de Tweede Tactische Luchtmacht werd het zwaar beschadigd tijdens 'Operation Bodenplatte', de Duitse aanval op Geallieerde doelen op nieuwjaarsdag 1945. Zware schade werd toegebracht aan de gebouwen en de meeste Typhoons van de squadrons no. 438, 439 en 440, RCAF, werden vernietigd.

Eindhoven bleef een basis van de RAF en de RCAF tot 1 mei 1952, waarna het de tweede tactische vliegbasis van de Koninklijke Luchtmacht werd met twee squadrons van F-84E Thunderjet jachtbommenwerpers. Sinds die tijd is er een nieuwe landingsbaan aangelegd en werden andere faciliteiten uitgebreid. Het vliegveld wordt ook gebruikt door de Nederlandse Luchtvaart Maatschappij, de NLM. Tegenwoordig gebruikt 314 squadron het vliegveld met NF-5 jachtbommenwerpers.

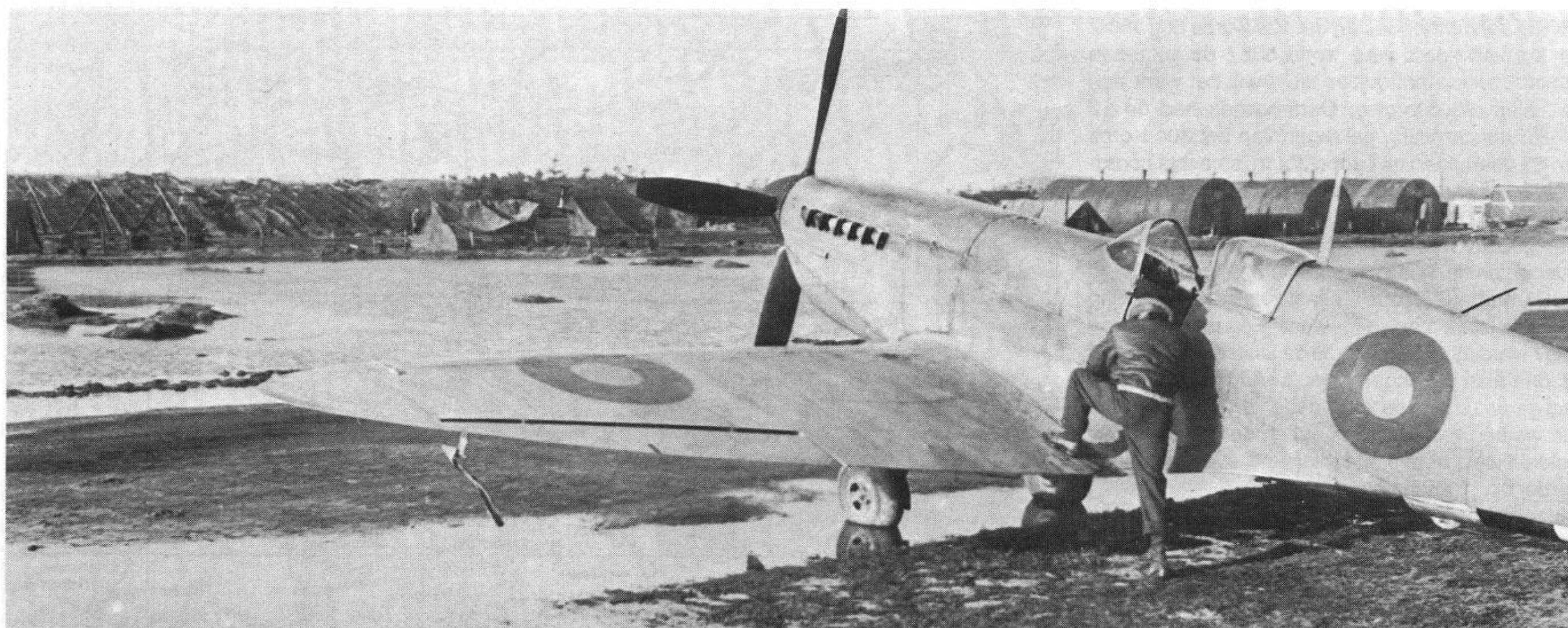
Volkel B80

Op 19 september zette de Guards Pantserdivisie zijn opmars voort langs de as van het 30e Korps van Son naar Grave. De verkenners van de 16e Airfield Construction Group verlieten de hoofdweg bij Uden en reden in twee pantserwagens vijf km oostwaarts naar het vliegveld Volkel. Het vliegveld bleek vol met bomkraters te zitten en terwijl één voertuig terugging om verslag uit te brengen, begonnen de inzittenden van de andere pantserwagen, die op dat moment de enige waren, burger werkrachten te organiseren om het vliegveld te herstellen. Hoewel de Nederlanders berichtten dat er een Duitse gevechtseenheid van twee SS-bataljons met tanks op slechts 6½ km afstand was, ging het herstelwerk door. Meer dan 200 Nederlanders onder leiding van een verkenningsofficier hadden op 21 september de helft van de landingsbaan schoongeveegd.



De Duitsers hadden inmiddels een tegenaanval gedaan en de weg naar Eindhoven bij Veghel afgesneden en troepen van de 101e Luchtlandingsdivisie, die het garnizoen in Uden moesten versterken, haastten zich de aanval te stuiten. De volgende dag, de 22e, om 19.00 uur sneden Duitse tanks de weg ten zuiden van Uden af, maar ze werden aangevallen door Typhoons die vanaf de nieuwe baan bij Eindhoven waren opgestegen. Twee bataljons van de Guards Pantserdivisie keerden terug uit het noorden, nadat men bericht had

gekregen dat vijftien Duitse tanks in het dorp Volkel zaten. Op 23 september om 15.00 uur waren deze verjaagd. Om 12.00 uur de volgende dag keerden de troepen van de 101e Luchtlandingsdivisie terug naar Volkel en konden zij de commandant van de Royal Engineers op het vliegveld bescherming bieden. De Royal Engineer van de 16e Groep konden nu tenminste het werk beginnen hoewel het vliegveld nog steeds op enige afstand ten noordoosten van de belangrijkste Geallieerde stellingen lag. De volgende dag, de 25e, werden de Amerikanen



weer teruggedrongen en de patrouillering en verdediging van de oostelijke helft van Uden moest nu door de 16e Groep gebeuren. Volledige bescherming van de mensen op het vliegveld kon niet worden gegeven tot de 231e Infanteriebrigade de volgende dag arriveerde.

Een grasveld op het minst beschadigde gedeelte van het vliegveld, parallel aan en ten zuiden van de No-Zw landingsbaan, werd diezelfde dag nog operationeel gemaakt, nadat vijftien bomkraters waren gevuld en de baan en taxibanen waren aangegeven. Twee dagen later werd de No-Zw landingsbaan zelf bruikbaar verklaard.

De Groep zette zich toen aan een herstelprogramma op lange termijn. Een plaatselijke aannemer werd opgedragen het drainage-systeem van het hele vliegveld te hernieuwen, terwijl de 16e Groep zelf begon aan het zorgvuldige herstel van de Nw-Zo landingsbaan, en andere eenheden aan de taxibanen en parkeerbanen werkten.

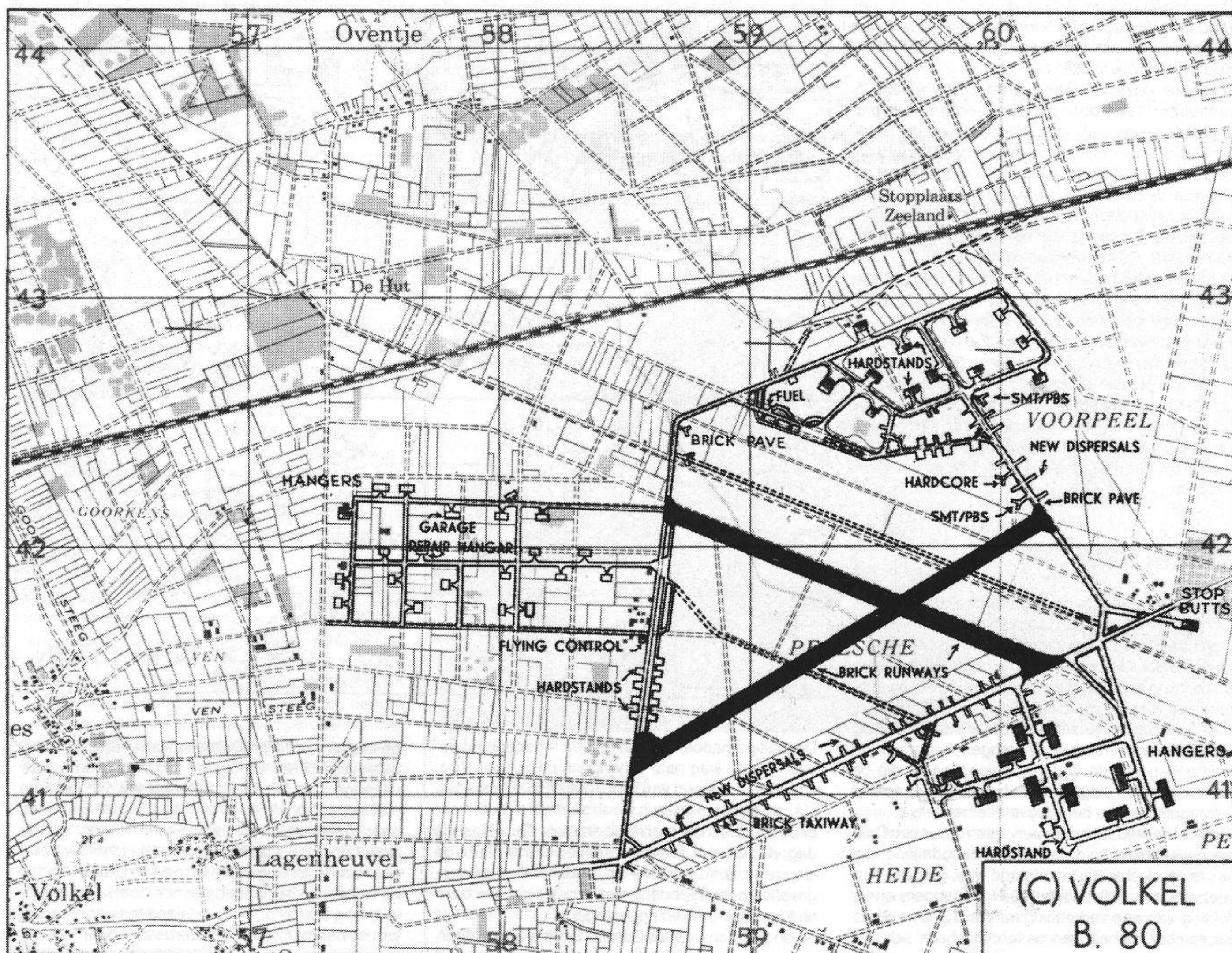
Een aantal plaatselijke aannemers en ongeveer 1000 burgers werden bij het werk ingeschakeld, hoewel de commandant van de 16e Groep Royal Engineers enige moeilijkheden ondervond met de plaatselijke politie.

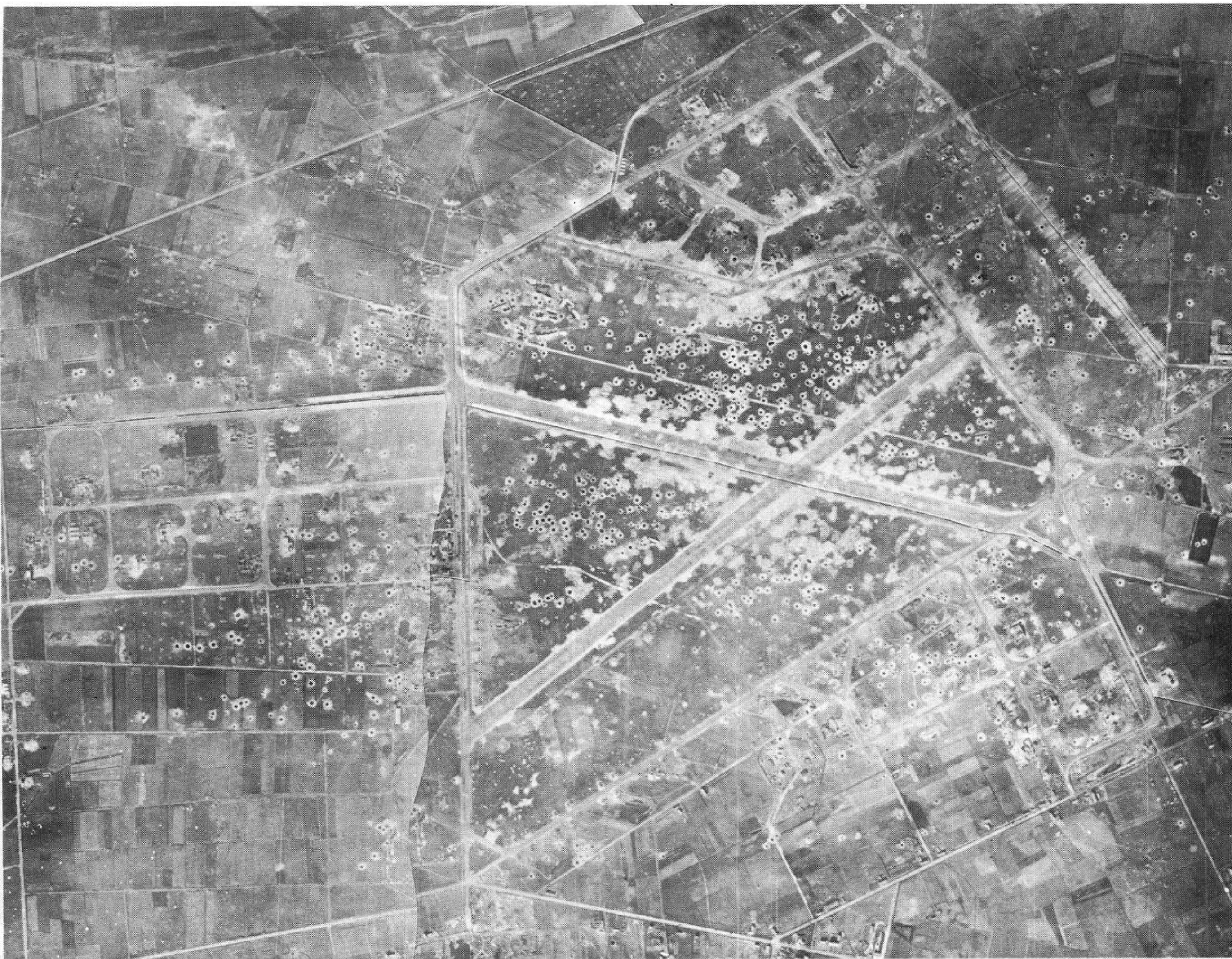
Voor de Royal Engineers leek het erop dat twee

Volkel onder water, december 1944 (IWM).

partijen afwisselend de macht in handen hadden en dat de partij die aan de macht was de andere gevangenen zette als collaborateurs waardoor telkens invloedrijke burgers verdwenen.

Het personeel van de RAF werd gehuisvest in houten barakken die op en bij het vliegveld waren gebouwd. De 16e Groep zelf werd ingekwartierd in Uden. Beide landingsbanen werden herbouwd (de ene was 2000 meter lang en de andere 1600 meter), alle taxibanen werden opnieuw geplaveid en alle hangarvloeren, om als parkeerbanen dienst te





Boven: Een RAF-foto van het vliegveld Volkel, genomen op 15 maart 1945 (Crown Copyright).

kunnen doen en tenslotte werden er bijna tweehonderd platforms langs de taxibanen gemaakt. De platforms waren van verschillende materialen gemaakt: PSP (pieced steel plank – doorboorde stalen platen), PBS (prefabricated bitumous surfacing – geprefabriceerde bitumineuze oppervlakken), SMT (square mesh track – vierkante netwerken), steengruis, beton, klinkers en bakstenen. Het vliegveld werd gebruikt door drie RAF 'Wings' en het werk aan de verbetering van Volkel duurde tot in maart 1945.

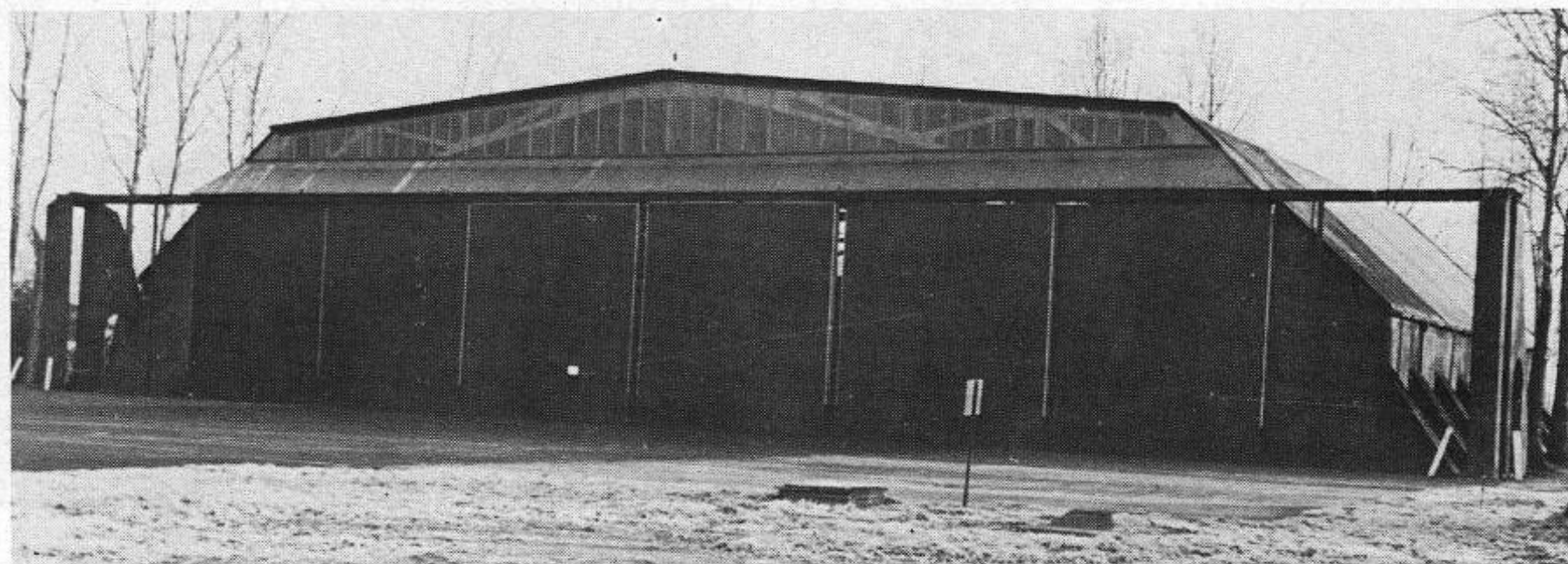
Het vliegveld Volkel werd gebouwd door de Luftwaffe tijdens de eerste helft van de Tweede Wereldoorlog; zij bouwden toen twee van de drie geplande landingsbanen.

De laatste Geallieerde squadrons die het vliegveld tijdens de oorlog gebruikten waren No. 4, 305 (Pools), 418 (RCAF) en 605, allemaal uitgerust met Mosquito's. In 1946 werd de basis overgedragen aan de Koninklijke Marine, en op 31 mei 1951 overgedragen aan de KLu.

De ZW-NO landingsbanen werden na de oorlog uitgebreid naar het noordoosten en er werd een parallelle landingsbaan aangelegd. De oude, brede, Duitse landingsbaan van bakstenen (NW-ZO) is nu versmald en wordt alleen gebruikt als Flight line (?) en als taxibaan. Het complex aan de noordelijke en zuidelijke kant van het vliegveld, dat gedeeltelijk werd vernietigd tijdens de oorlog, is niet herbouwd en op één na alle van de oorspronkelijke talrijke Duitse hangars is nu verdwenen. Slechts een ander Duitse gebouw bestaat nog en dat wordt gebruikt voor huisvesting. Tegenwoordig gebruikt de KLu het westelijke hangargebied en er zijn extra vliegtuigstallingen van beton rond het



Boven: De 16e Airfield Construction Group bezig met het aanleggen van de rondweg bij Volkel, 1944 (IWM).



Rechts: De oude Duitse hangar op Volkel, nu Hangar no. 1 genoemd.



hele vliegveld Drie Nederlandse F-104G Starfighter squadrons, 311, 312 en 306 (het laatste uitgerust met de fotoverkenningsversie van de Starfighter, de RF-104G hebben Volkel nu als basis en vanwege het strategische belang konden geen recente foto's van het vliegveld worden verkregen.

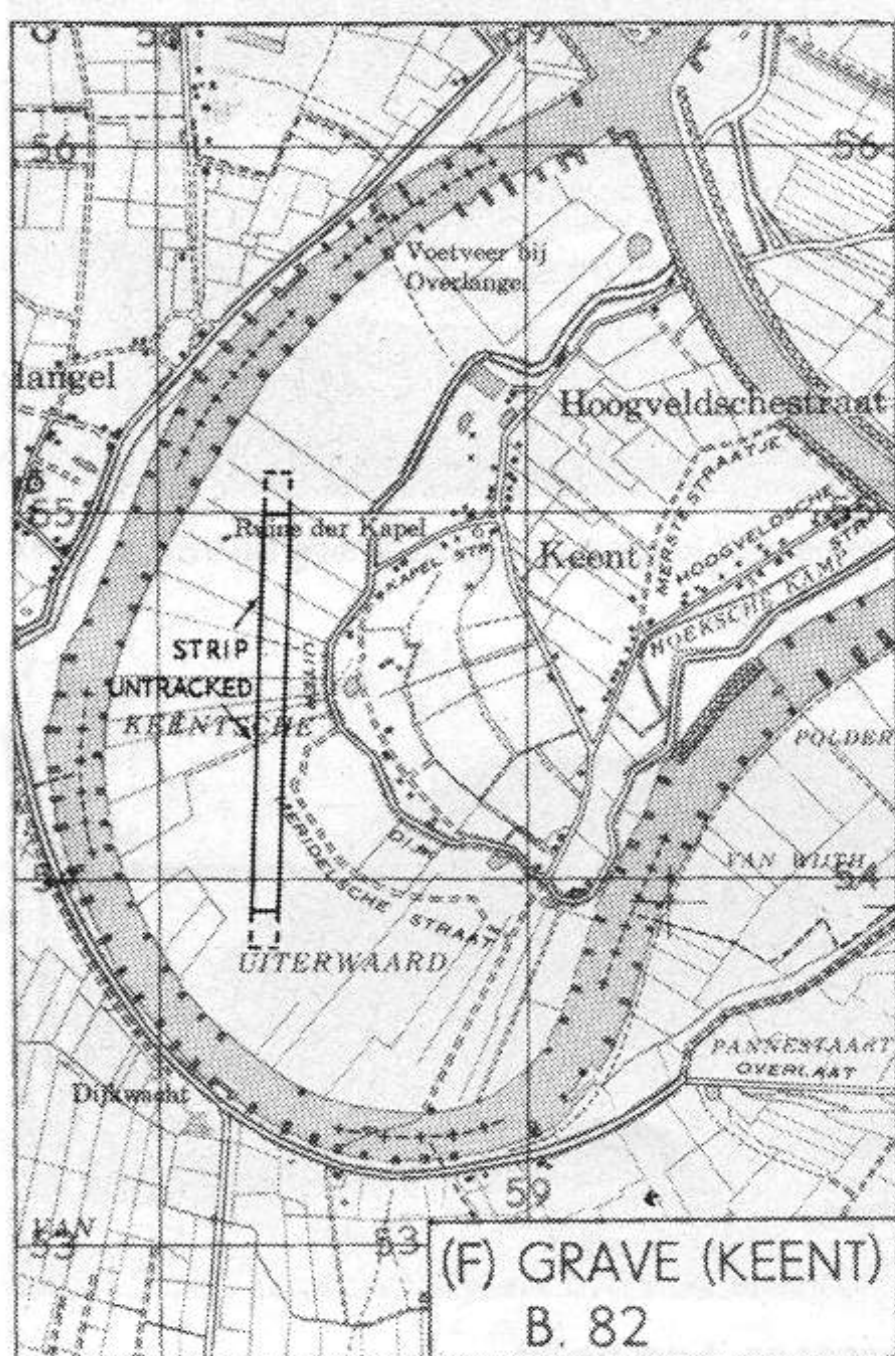
Toen het tegen het einde van september 1944 duidelijk werd dat Operation Market Garden niet geheel succesvol was geweest realiseerde het

hoofdkwartier van 12 AGRE (dat nu in Eindhoven zat) zich dat men plannen moest maken voor de winter. Het vlakke, laagliggende Nederland was berucht om zijn vochtigheid en het was duidelijk dat de 83e Groep vliegvelden voor de RAF nodig had die onder alle weersomstandigheden konden worden gebruikt. Eindhoven en Volkel waren de eerste twee, en twee andere tijdelijke vliegvelden werden ook gevonden die eerder als vooruitgeschoven landingsbanen door de Duitsers waren gebruikt.

Boven links: De strip bij Grave op 21 maart 1945 en (boven) op 29 juni 1976 (Foto Koninklijke Luchtmacht).

Grave B82

Deze smalle grasbaan in een bocht van de Maas was door de Duitsers op kleine schaal tijdens de zomer en was geschikt voor 2 á 3 squadrons bij



Tegenwoordig is de bocht in de Maas afgesneden en drooggelegd, en is er alleen maar een klein afwateringskanaal. De foto is genomen naar het noordoosten vanaf de dijk.

droog weer. SMT werd gelegd als tijdelijke oplossing, maar toen het in oktober harder begon te regenen verdween het enige malen in een overstroming. Toen men besloot de baan te verlaten, had de RAF de grootste moeite de Spitfire squadrons van de grond te krijgen.

De Maas bij Keent is nu verlegd en de bocht, die tijdens de oorlog een groot hoefijzervormig meer vormde, is nu bouwland. Vanaf de dijk kan een goed overzicht van het gebied worden verkregen. Die dijk loopt, zoals de luchtfoto's laten zien, enigszins parallel aan de oorspronkelijke baan. Er is niets meer wat aan de voormalige functie herinnert.

DE RIPS B84

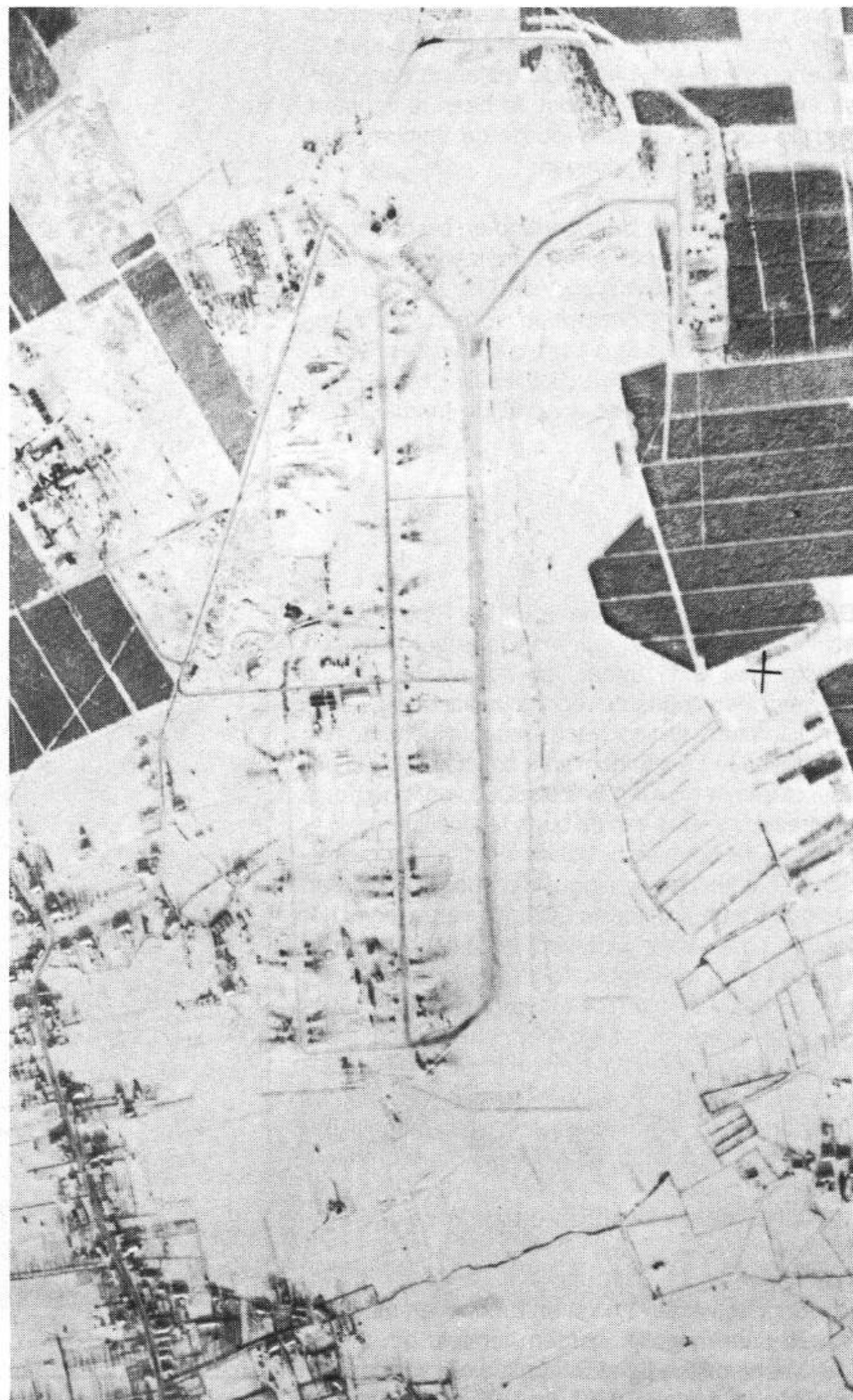
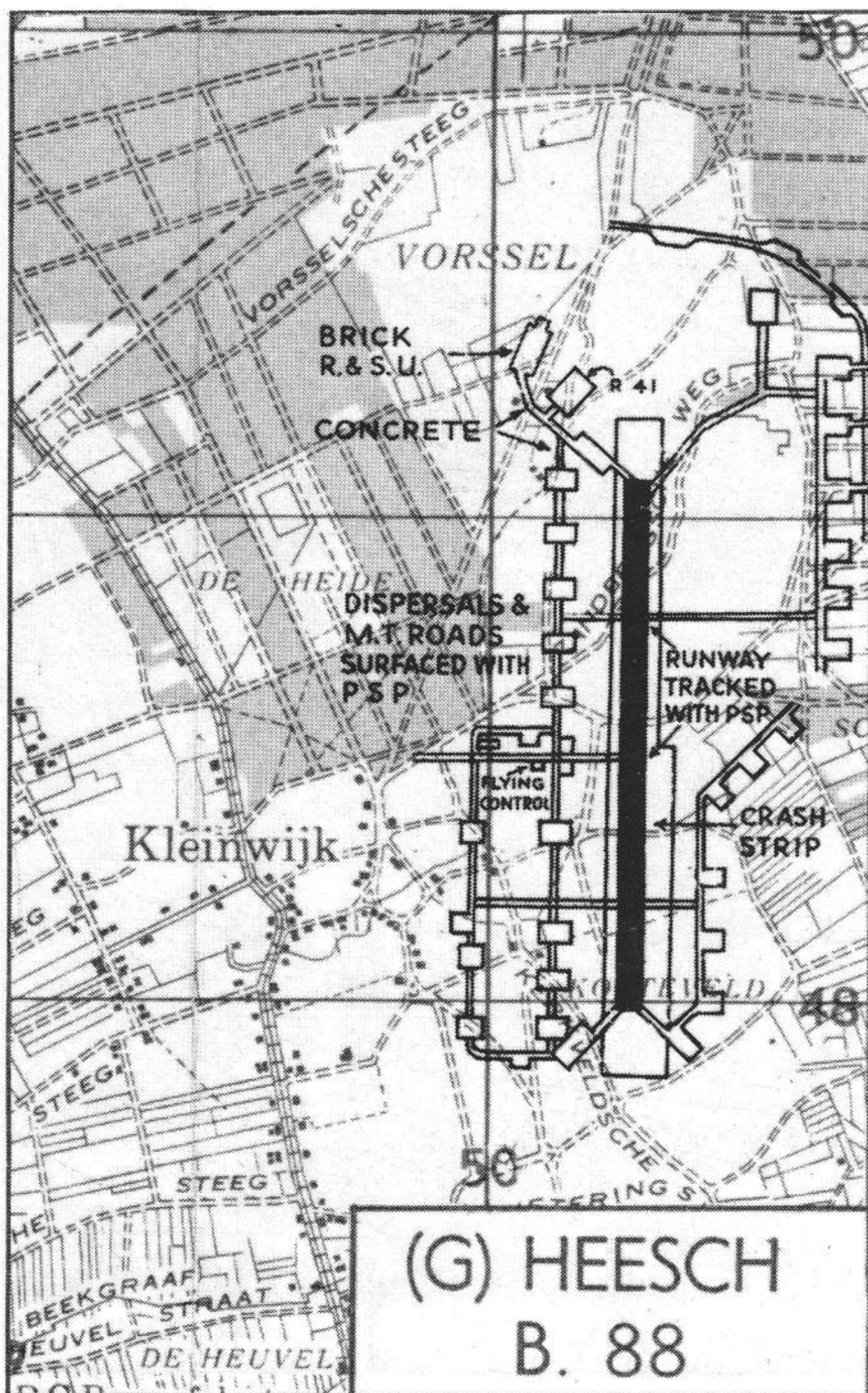
De andere Duitse grasbaan bij De Rips was geschikt voor enkele squadrons. Deze werd ook verstevigd met SMT, maar liep net als degene bij Grave onder tijdens de regens in oktober. Door te verwijzen naar de kaart en de recente luchtfoto (De Nederlandse Luchtmacht was zo vriendelijk al deze foto's te nemen in 1976 op 6000 voet hoogte) is de precieze plaats van de baan te localiseren.

Het was nu aan alle betrokkenen duidelijk geworden dat er snel meer vliegvelden moesten worden gebouwd en wel zo dat ze bestaand waren tegen het Nederlandse weer. Doorboorde stalen platen leken de beste oplossing maar deze waren bijna niet beschikbaar. Een verzoek hierom aan de 21e Legergroep werd geweigerd met de mededeling dat er heel weinig treinen reden en er bijna geen PSP opgeslagen ligt; een van de schepen is onlangs vergaan in een storm en wij zien geen mogelijkheden om U een hoeveelheid PSP binnen enkele weken te leveren.

12 AGRE besloot daarop tot de volgende gedragslijn:

- (a) De vliegvelden Volkel en Eindhoven moesten zo snel mogelijk worden hersteld om in alle weersomstandigheden te kunnen worden ge-





bruikt en op beide zouden twee 'wings' worden gestationeerd. Dit was al een eind op weg.

- (b) Met de PSP die voorradig was moest zo snel mogelijk een nieuw vliegveld worden gebouwd bij Heesch, dat enkele squadrons zou kunnen herbergen.
- (c) Er moest een nieuw vliegveld van baksteen bij Helmond worden gebouwd om 2 á 3 squadrons te stationeren. De plaatselijke wegen en vliegvelden waren van baksteen gemaakt en er waren Nederlandse arbeiders beschikbaar om de stenen te leggen.
- (d) Als er PSP was, moest er later nog een PSP vliegveld worden gemaakt. Uiteindelijk gebeurde dit bij Petit Brogel, wat geschikt was voor 4 tot 6 squadrons.

De taken werden als volgt verdeeld:

13e Airfield Construction Group: HELMOND

16e Airfield Construction Group: VOLKEL, HEESCH en later PETIT BROGEL

5357e Airfield Construction Wing: EINDHOVEN en een gedeelte van HEESCH.

Het werk begon meteen.



Boven rechts: Een RAF-foto van het besneeuwde Heesch op 20 januari 1945 (Crown Copyright) en (rechts) één van de Koninklijke Luchtmacht genomen in juni 1976.

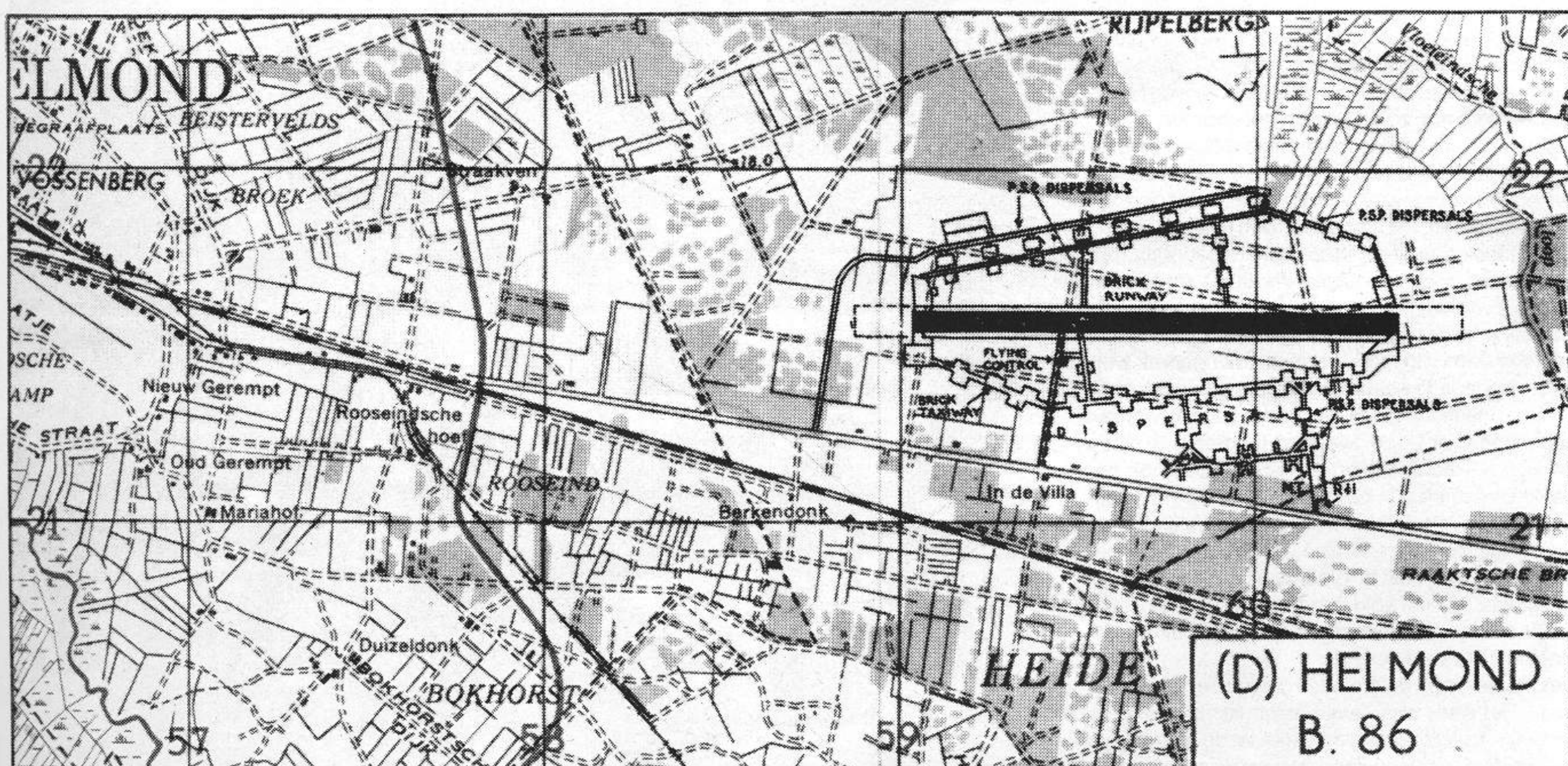


Heesch B88

De landingsstrook bij Heesch zou worden aangelegd op niet eerder gebruikt terrein en er zou veel grondwerk en drainage aan te pas komen. Het werk werd gedaan door de 16e Airfield Construction Group met hulp van de 5357e Wing. Een laag van 15-22 cm zand werd aangevoerd om als basis te dienen voor de PSP. Plaatselijke aannemers zetten barakken neer. In het begin werd de plaatselijke broodvoorziening ernstig verstoord toen een Nederlandse aannemer werd opgedragen de zeilen van de windmolen van molenaar Jonker af te halen, aangezien die de aanvlucht zouden belemmeren. De plaatselijke molenaars bleken echter nauw verwant en ze hadden ook dezelfde achternaam, zodat van veel meer molens dan nodig de zeilen werden weggenomen.

Het werk begon eind oktober en was eind november klaar. Het vliegveld herbergde tot maart 1945 enkele squadrons.

Boven: De beste controle-toren in het westen! Deze Nederlandse boerderij werd verbouwd tot vluchtleidingscentrum, zie kaart hieronder (Charles E. Brown). Onder: Het gebouw werd in 1947 voorzien van een nieuw dak en op de bovenste verdieping konden wij niets meer vinden dat aan zijn vroegere bestemming herinnerde.





Boven: Dat kan toch niet dezelfde hijskraan zijn. Tot onze verrassing vonden we er één ruim dertig jaar later op bijna dezelfde plaats. De foto links toont het typisch Nederlandse visgraatpatroon dat ook bij de bestrating van de startbaan werd toegepast. Wij vonden in de weilanden verschillende bakstenen, hoewel het terrein van de startbaan en de rondweg weer voor landbouw geschikt zijn gemaakt.

Toen wij op onze tocht langs de Nederlandse vliegvelden Heesch bezochten, zagen we dat op verschillende boerderijen in de omgeving PSP als hekwerk e.d. werd gebruikt. Het waren duidelijk overblijfselen van de baan die na de oorlog werd opgeheven. De loop van de landingsbaan was in 1949 nog zichtbaar, maar hoewel wij een nauwkeurige kaart hadden (hierboven afgedrukt) was het moeilijk de precieze plaats te bepalen, aangezien het land weer in cultuur was genomen.

Helmond B86

Verkenner van de 13e Groep vonden in oktober 1944 de plaats voor de baan bij Helmond; het was toen gewoon een stuk bouwland waardoor een aantal karresporen en sloten liepen. Er werd besloten aan de zuidkant één baan te bouwen van Nederlandse bakstenen, die onder alle weersomstandigheden bruikbaar zou zijn, met oorspronkelijk ruimte voor 3 squadrons van totaal 54 vliegtuigen en later voor nog zo'n aantal in het noorden.

Alles bij elkaar werden er veertien miljoen bakstenen gebuikt om het veld te plaveien en de steenbakkerijen in de omgeving werden afgestroopt op zoek naar voorraden. De stenen werden met alle mogelijke middelen naar de opslagplaats gebracht, onder andere door voertuigen die 8000 stenen per keer aanvoerden.

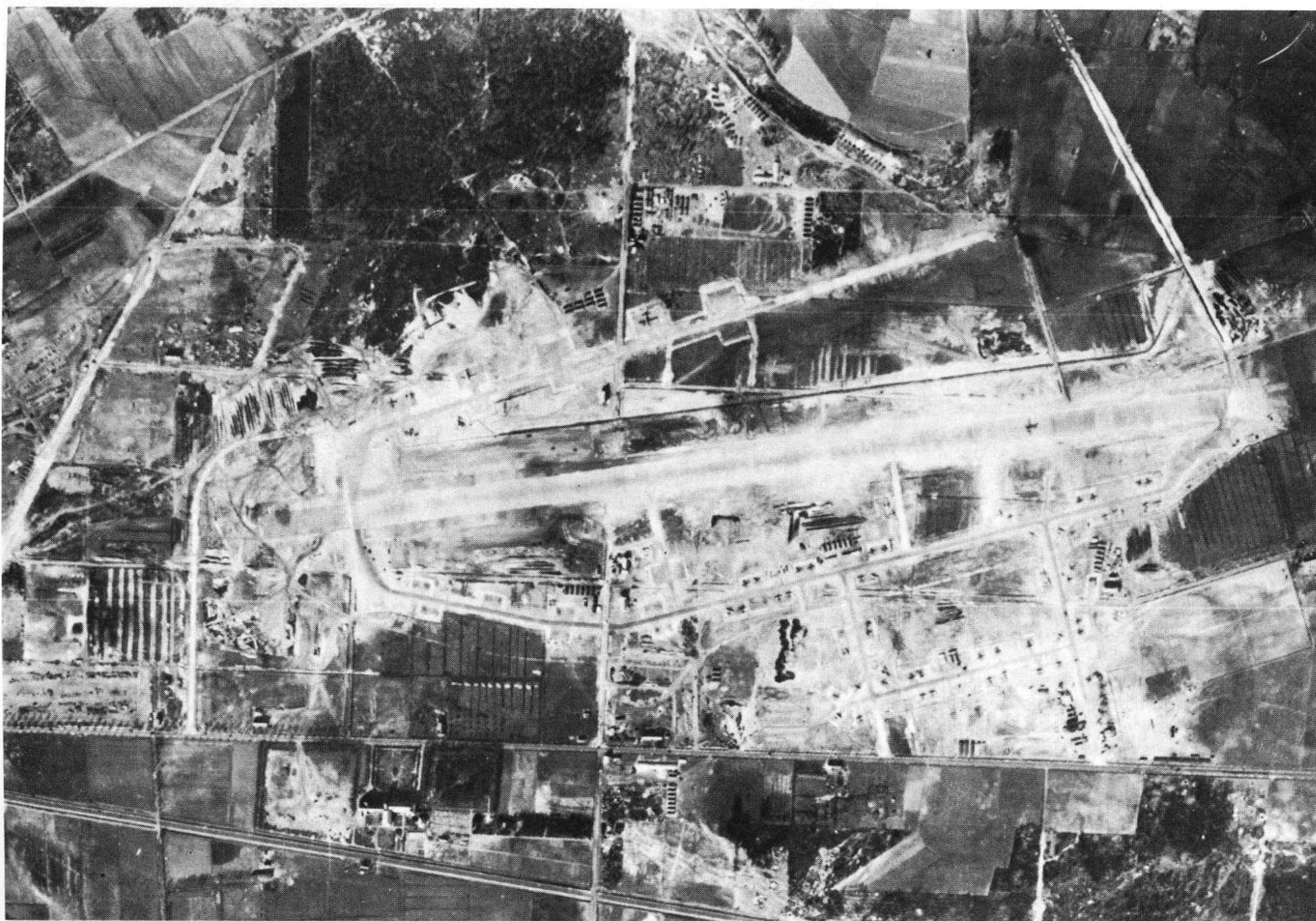
Toen er rond de vijf miljoen waren verzameld waren de voorraden uitgeput. Wegens kolengebrek werden in Nederland geen stenen meer gemaakt, en er moest steenkool uit de Belgische mijnen worden aangevoerd om een twaalfal fabrieken te laten draaien. Grote aantallen stenen werden ook gehaald van afgelegen parkeerplaatsen op het vliegveld Eindhoven. Uiteindelijk moesten de platforms en noordelijke taxibanen in Helmond worden afge maakt met PSP, dat in 1945 weer voldoende voorradig was. Op het veld werd een decauville smalspoor treintje aangelegd om de stenen uit de opslagplaats te verdelen.

Het nivelleren en de drainage gingen de hele winter door. Het weer was vaak verschrikkelijk en grote gedeelten zachte grond moesten tot op anderhalve meter diep worden weggegraven, waarna het gat



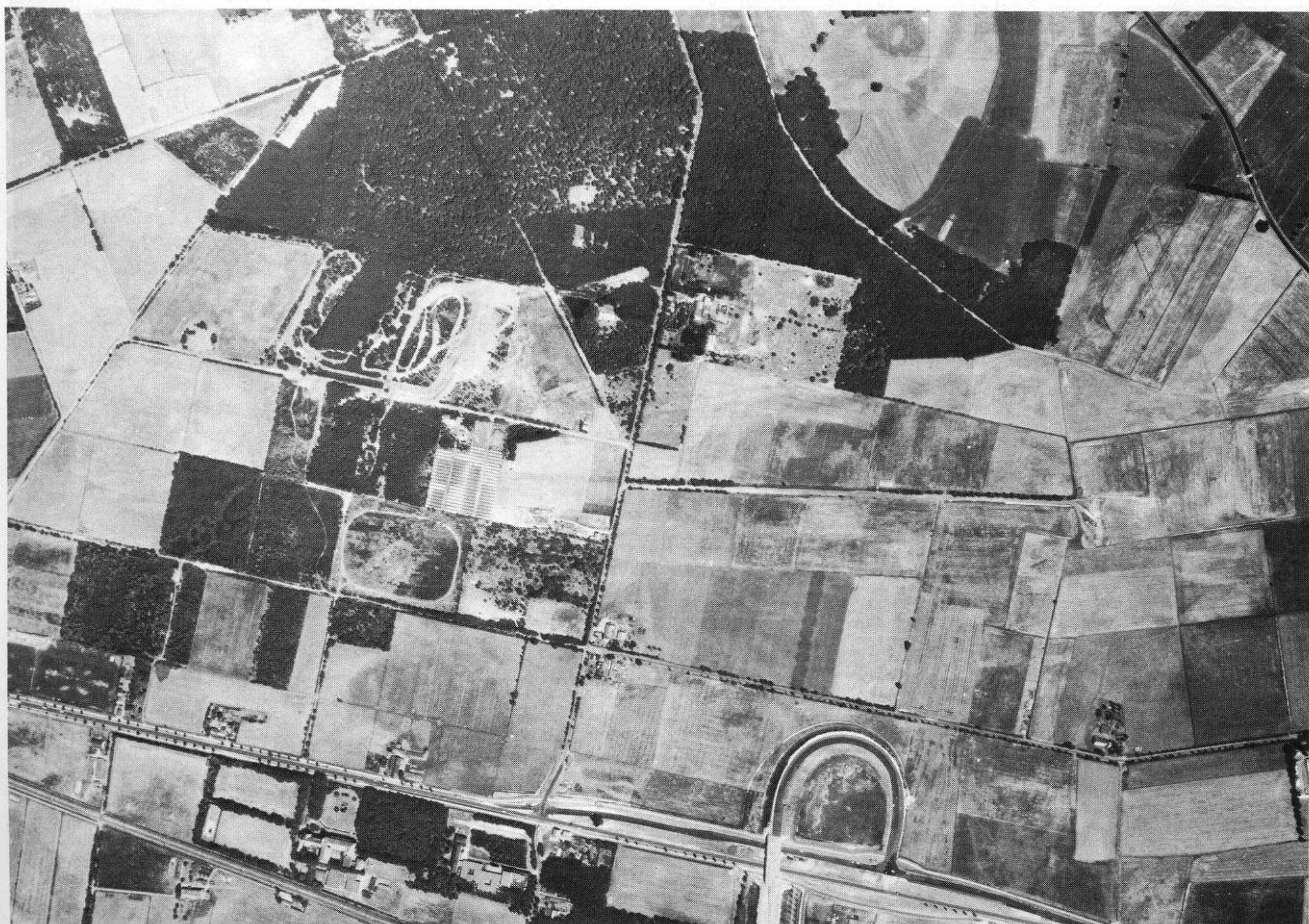
Boven: Het decauville-baantje dat werd aangelegd voor het vervoer van de miljoenen bakstenen die nodig waren voor de startbaan en de parkeerplaatsen. Onder: het leggen van de betonnen trottoirbanden voor de taxibanen. Geheel onder: Nederlandse arbeiders stampen de stenen aan. (Alle foto's: Charles E. Brown)





Boven: Het voltooide vliegveld bij Helmond gefotografeerd op 15 maart 1945 (Crown Copyright). Onder: Hetzelfde gebied toonde in juni 1976

weinig sporen van de omtrekken van het voormalige vliegveld (Koninklijke Luchtmacht).



dan weer werd opgevuld met steengruis. Vijftien cm zand werd over het genivelleerde oppervlak uitgebreid en burger experts legden op deze ondergrond de stenen en stampten ze aan. Alle taxibanen hadden trottoirbanden van beton, die ter plekke waren gemaakt.

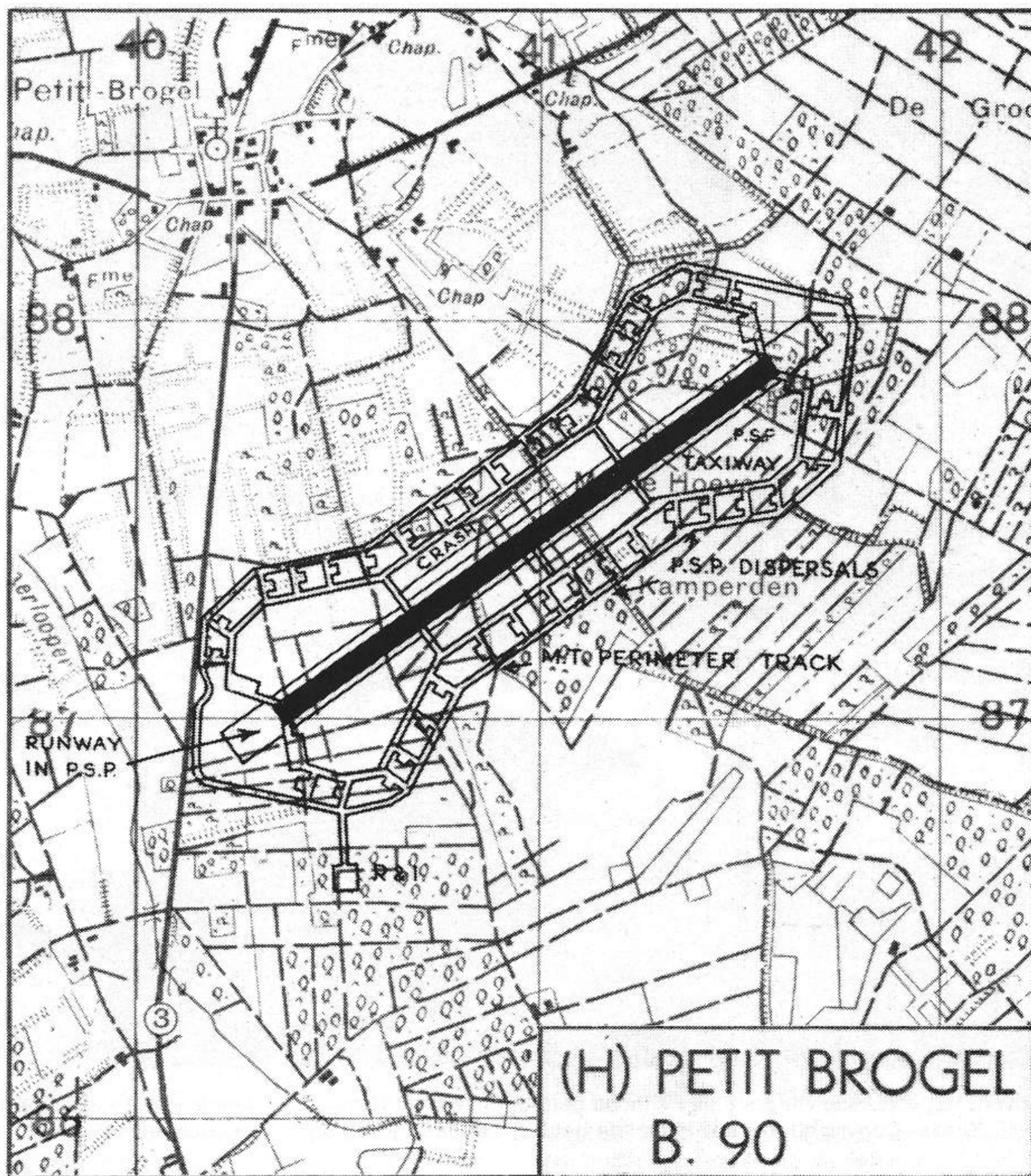
Een schuur werd door de 13e Groep verbouwd en van een balkon voorzien om dienst te kunnen doen als vluchtleidingcentrum. De baan zelf was ruim 40 m breed en 1,350 m lang met aan beide zijden een uitloop van 180 m gemaakt van PSP op stro.

Het personeel voor de bouw van het vliegveld werd ondergebracht in fabrieken en scholen in Helmond, één compagnie zat in het nabij gelegen klooster. Aannemers bouwden een barakkenkamp in de bossen in het noorden.

De zuidelijke helft van het veld kwam gereed op 13 januari 1945 en werd bezet door een groep Typhoons, waarbij zich de volgende maand nog een groep voegde. Het veld was juist op tijd klaar voor de gevechten in het Reichswald en dankzij de bijzondere aandacht die was besteed aan de drainage (één sloot was meer dan anderhalve km lang), doorstond het veld de dooi in februari en bleef het de hele periode operationeel.

Helmond was het interessantste vliegveld dat we bezochten, omdat we een aantal uitstekende foto's van de bouw hadden die waren gemaakt door Charles E. Brown, de bekende luchtvaartfotograaf. Het vliegveld was het 'piece de resistance' van de 13e Groep geworden en het was succesvol voltooid, ondanks vele moeilijkheden, het weer, te weinig geschikte arbeiders, gebrek aan stenen en aan brandstof om er meer te maken, aan transport om ze te vervoeren als ze gereed waren enz. Zelfs toen de steenbakkerijen draaiden en de bakste-

Onder: Zo zag Klein Brogel (Petit Brogel) eruit op 22 maart 1945. In verband met de veiligheids-eisen van de NAVO kon helaas geen recente foto worden verkregen (Crown Copyright).





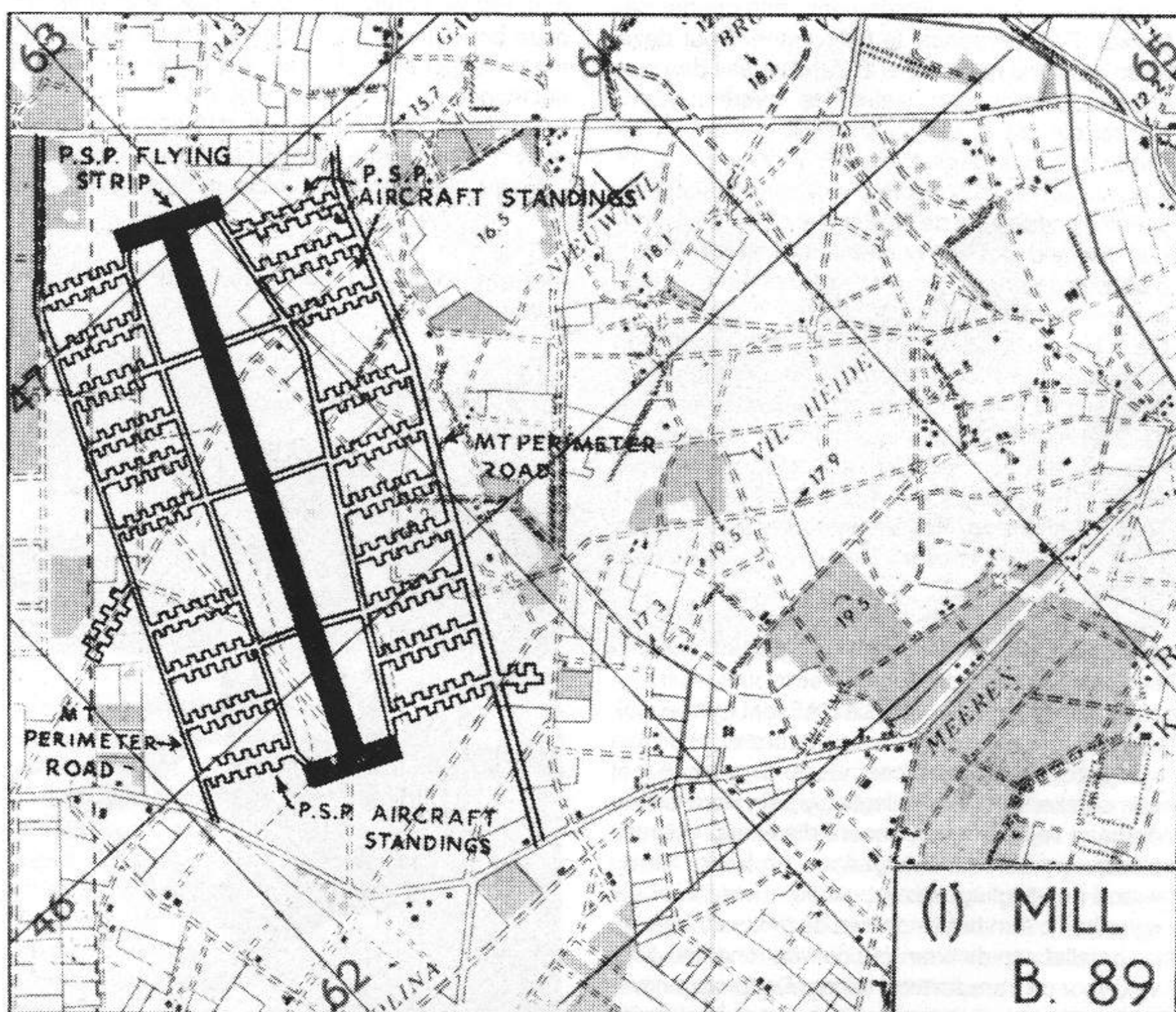
nen toestroomden, moesten de Royal Engineers ervoor zorgen dat niemand anders ze inpikte! Hoewel de startbaan thans is afgebroken liggen er hier en daar nog steeds stenen in de weilanden en wij waren blij verrast toen de controle-toren nog bleek te bestaan, hoewel het grote raam was verwijderd en het weer tot een schuur was omgebouwd.

Boven links: Op deze RAF-foto van Mill, genomen op 21 maart 1945, zijn honderden jachtvliegtuigen zichtbaar. Boven rechts: Door grintwinning is het hele terrein bijna verdwenen.

Petit Brogel B90

Dit was een PSP veld dat werd gebouwd door de 16e Groep aan het eind van de winter. PSP was in die tijd voldoende voorradig en de plaats werd heel zorgvuldig uitgekozen op een kiezelbodembodem om de drainage problemen te vermijden die er bij Heesch en Helmond waren geweest. De bouw was een voorbeeld van goede organisatie; het werd binnen een maand voltooid en werd operationeel op 2 maart 1945 met twee vliegveldgroepen.

Petit Brogel ligt in feite in België, acht km over de grens. Op 29 november 1951, was de 10e Groep van de Belgische Luchtmacht geformeerd met Spitfires en in 1953 werd een voorhoede overgeplaatst naar Klein Brogel (zoals het in het Nederlands heet), om de komst van de F-84C Thunderjets voor te bereiden. Omdat er twee jaar nodig waren om de PSP-baan te vervangen door beton voor straaljagers, werden de drie squadrons zolang geplaatst in Geilenkirchen in West-Duitsland. De 10e jachtbommenwerpergroep keerde in februari 1955 terug naar Klein Brogel, waar de Thunderjets in 1956 werden vervangen door F-84F Thunderstreaks.



De eerste F-104G Starfighters arriveerden in april 1964 en tegenwoordig zijn het 23e en 31e jachtbommenwerperssquadron van de Belgische Luchtmacht op het vliegveld met deze toestellen uitgerust. Aangezien het een Navovliegveld is, werd Klein Brogel uitgekozen voor de eerste Amerikaanse militaire eenheid met een gevechtsoverdracht in België sinds de Tweede Wereldoorlog. De Amerikaanse eenheid arriveerde in juli 1962 en tegenwoordig wordt de munitie van de basis opgeslagen en beheerd door honderd man van 7361 Munitions Support Squadron van de Amerikaanse luchtmacht in Europa. Wij konden geen recente foto's verkrijgen omdat het een operationele Navobasis is.

Mill B 89

Wij besluiten dit artikel over de vliegveldaanleg in Nederland met een ooggetuigeverslag van de aanleg van het vliegveld bij Mill door Luitenant-kolonel G. C. Clark, OBE, die in 1944 commandant was van de 25e Airfield Construction Group van de Royal Engineers.

Rond 10 december werd het bevel ontvangen het gebied ten westen van Grave te verkennen en er een plaats voor een vliegveld te zoeken. Het moest een permanente basis worden voor twee groepen jachtvliegtuigen en het zou operationeel moeten zijn in maart 1945.

Gezien deze overwegingen kon er geen tijd worden verspild aan uitgebreide verkenning en planning. Al spoedig werd er een uitstekende plaats gevonden op een stuk heide ongeveer 1½ km ten westen van het dorpje Mill en er werd begonnen met de nauwkeurige planning en de organisatie van het werk. Deze voorzorgen werden blijkbaar niet geapprecieerd door de 'Hoge Heren'. Naar hun idee werd er pas gewerkt als bulldozers de grond omwoelden en er volgden dan ook verschillende uitbranders. Op 19 december hadden we de zaken onder controle gekregen en het veld was afgebakend, het land was gemeten, de grondverplaatsing was berekend en de taken waren verdeeld. De halve groep (de 681e en de 217e Cie.), die vanuit Gent waren opgerukt, begon de grond te deployeren.

Ons werd nu bericht dat het vliegveld niet in maart maar al begin februari bruikbaar moest zijn voor een groep jagers van vijf squadrons. Verder moesten er voorzieningen worden getroffen om het betrokken RAF-personeel te huisvesten. Door deze eisen ontstond er een heel andere situatie dan met onze oorspronkelijke instructies overeenkwam. Het terrein lag in een dunbevolkt gebied en wij zagen ons dus geplaatst voor de taak om voor februari een barakkenkamp te bouwen, met alle geriefelijkheden die de RAF wenste. De bouw van het vliegveld met alle permanente aanvoerwegen erbij, was daarnaast binnen de beschikbare tijd een enorme opgave.

Op 1 januari 1945 waren 681 Read Construction Company, 217 Pioneer Corps Company, een extra pioniercompany alsmede een detachement van de 23e Airfield Construction Groep samengekomen op het vliegveld. De veldcompagnie van 50 General Headquarters Troops Engineers was al in Mill gestationeerd. Het Groeps hoofdkwartier was eerst in Gemert en werd later overgeplaatst naar Veghel.

Op 1 januari werden de eerste pluggen omgespit en de bulldozers losgelaten. Er werd gewerkt volgens een nieuwe opzet, die door zijn eenvoudige uitvoering zo in de smaak viel bij de RAF, dat hij later ook voor andere vliegvelden werd gebruikt. Het plan was gebaseerd op een centrale landingsbaan met aan elke kant een RAF vliegtuiggroep. Parallel aan de baan liepen de taxi-banen, die alleen gebruikt zouden worden door vliegtuigen, en haaks hierop waren de vliegtuigparkeerplaatsen (twee voor elk squadron). Aan het einde van deze standplaatsen en parallel aan de baan liep de weg rond het vliegveld voor de transportvoertuigen. Deze wegen waren aan beide zijden verbonden met al bestaande

vaste wegen, die oost-west liepen aan de noord- en zuidoenden van de baan (die lag NO-ZW). Transportvoertuigen konden dus rond het veld rijden of vliegtuigen bevoorraden zonder het vliegverkeer te hinderen.

Bij de verkenning van het terrein werd onder de bovenste veenlaag een uitstekende basis gevonden van zanderig grind. Om een vliegveld te maken voor alle weersgesteldheden, werd besloten deze veenlaag (gemiddeld 60 cm diep) eraf te halen en de PSP meteen op de zandige ondergrond van de baan, de taxi-banen en de standplaatsen te leggen. De afgegraven grond werd tussen beide standplaatsen voor halve squadrons gestort. Deze bergen boden een uitstekende bescherming voor de vliegtuigen tegen eventuele vervelende incidenten.

Bij gebrek aan documenten is het moeilijk een nauwkeurig verslag te geven van het werk, het betrokken materiaal en de hoeveelheid verplaatste grond. Voor zover ik mij herinner werd er ruim 360 000 m³ grond verplaatst en het grootste aantal tractoren en schrapers dat ooit op een dag werd ingezet was 28. Dit was natuurlijk een formidabel aantal en er waren ook nog andere voertuigen bij het werk betrokken zoals patrouillewagens (ongeveer zes), walsen en RB 10'S.

Het weer was zo slecht als maar mogelijk in januari. Voortdurend hagel, sneeuw en regen en er was maar één zonnige middag tijdens de werkzaamheden. Vanaf het begin werd er druk op ons uitgeoefend om een datum te geven wanneer het vliegveld gereed zou zijn voor één groep en begin januari zeiden wij als voorzichtige schatting 7 februari. Naarmate de tijd voortschreed werd deze datum een ware obsessie in de hoofden van de 'Hoge Heren' en tegelijkertijd een wazige hoop in onze dromen. Langzamerhand kwamen we er achter dat de 7e de alleruiterste datum was. Het vliegveld moest dan klaar zijn! Later begrepen we waarom. Het weer bleef zeer slecht en de baan werd een vastgevroren massa zand en sneeuw. In veel gevallen moest, voordat de schrapers aan het werk konden, de grond worden losgetrokken, die bevroren was tot een diepte van 45 cm of meer. Versteving en nivellering van de grond waren vrijwel onmogelijk. Toen de gevreesde datum van 7 februari naderde, werd het duidelijk dat we, als we een vast oppervlak gereed wilden hebben, PSP op de basis van bevroren zand en sneeuw zouden moeten leggen. Het was onmogelijk te voorspellen wat er met deze ondergrond zou gebeuren als de dooi inviel, maar we moesten iets doen dus begonnen we met het leggen van de PSP-platen.

En toen, op 30 januari, kwam de dooi en daarmee de troepenconcentraties voor de Reichswald-gevechten en de complete onbegaanbaarheid van de

wegen. Onmiddellijk werden de steenleveringen voor het vliegveld gebruikt voor weg reparaties en we kregen de taak ongeveer 13 km weg te onderhouden naast onze bestaande taak het vliegveld op de 7e te voltooien. Dit wegenonderhoud werd opgedragen aan 64e Road Construction Company die in de tweede helft van januari werkte aan het gedeelte van het vliegveld voor de tweede RAF groep.

De baan en de helft van het veld waren klaar op de avond van 7 februari, met daarnaast voldoende barakken om het personeel van één groep te herbergen en in de morgen van de 8e februari kwam een Thyphoon-Groep aanvliegen om zich te vestigen, na hun eerste vlucht van die dag in de beginfase van de Reichswald-gevechten. De volgende dag maakten zij een record-aantal vluchten van de hele veldtocht.

Met de komst van deze groep waren onze problemen nog niet ten einde, want we moesten nu, met even grote haast, het kamp en de vliegtuigstandplaatsen van de tweede groep gereedmaken. (35 Army Cooperation and Photographic Reconnaissance Wing). Hiervoor hadden we niet meer de hulp van 50 General Headquarters Troops Engineers, die ander werk hadden gekregen in verband met de gevechten om het Reichswald. We kregen echter zeer belangrijke hulp van een aantal Nederlandse burgertimmerlieden. De 35e Groep arriveerde rond 7 maart en na hun komst kon het vliegveld als volledig operationeel worden beschouwd.

Het einde voor het vliegveld kwam spoedig na de oversteek van de Rijn toen de vliegvelden en de RAF-groepen naar elders werden verplaatst. Ik geloof niet dat het ooit nog gebruikt is. Het was een goed veld en het is interessant om op te merken dat ondanks het feit dat de PSP op bevroren zand was gelegd, de baan uitstekend terecht kwam en geen enkel probleem opleverde.

Nadat we het verhaal van luitenant-kolonel Clark hadden gelezen over de aanleg van Mill, verheugden, wij ons bijzonder op het bezoek aan het terrein. Toen we de plaats bereikten ontdekten we dat er helaas een groot meer is ontstaan door zandafgraving. Deze werkzaamheden waren nog aan de gang toen wij rond het gebied reden. Aan een kant waren nog platformen zichtbaar en deze zijn zeer goed te zien op de luchtfoto. Wij zijn dank verschuldigd aan luitenant-kolonel A. P. de Jong van de Luchtmacht-Voorlichtingsdienst, die ervoor heeft gezorgd dat de moderne luchtfoto's voor dit nummer konden worden gemaakt en verder aan de Royal Engineers, wier kaarten we in dit artikel hebben afgedrukt.

Gezicht op een overgebleven stuk van de noord-westelijke rondweg. De startbaan zelf is geheel verdwenen.





EEN PANTHER OP DE SCHROOTHOOP

Boven: De Panther V model G zoals die werd ontdekt door Eddie Kanten op de schroot hoop van J. W. Hardwick & Son Ltd in Cocks Lane, West Ewell, Surrey. Onder: Eddie Kanten terwijl hij kleine kogelgaten aanwijst in de geschuts-koepel.

In de kringen van mensen die geïnteresseerd zijn in oude voertuigen circuleerde jarenlang het gerucht dat er ergens in Zuid-Engeland een Panther-tank op een schroot hoop lag, ruim dertig jaar na het einde van de oorlog. De redactie had dit verhaal van verschillende kanten gehoord en wij waren dan ook zeer opgewonden toen we in oktober 1977 een telefoontje kregen van Eddie Kanten, een liefhebber van oorlogsvoertuigen, die zei dat hij hem had gevonden. Hij vertelde dat hij in de jaren zestig ook van het bestaan van een 'Tijger Tank' had gehoord, maar het duurde tot halverwege 1977 tot Bernie Foggan, een wapenhersteller uit Watford, hem localiseerde toen hij verschillende schroot hopen afzocht naar voertuigonderdelen. Onder een berg roestend ijzer was alleen de achterkant van de tank zichtbaar, maar deze was onmiskenbaar van een Panther.

Eddie, die al meer dan twintig Duitse voertuigen bezat, hoorde er een paar weken later van en, hoewel hij in allerijl naar het Ewell-Epsom district in Surrey vertrok, kostte het hem een dag om de betrokken schroot hoop te vinden. Hoewel een nauwkeurig onderzoek van de tank niet mogelijk was onder vijf meter puin, realiseerde hij zich de historische betekenis van zijn vondst en hij kocht de tank dan ook onmiddellijk. Een pantservoertuig van 45 ton is echter niet gemakkelijk te vervoeren of op te knappen zonder kundige assistentie en zelfs een geschikte werkplaats met een betonnen vloer, die groot genoeg was voor de tank, kon Eddie slechts met moeite regelen.

Tijdens zijn volgende tocht naar Duitsland liet hij foto's van de tank zien aan een Duitse vriend uit Kiel, Klaus Flick. Herr Flick scheen zijn hele leven al een eigen Panther te willen hebben; hij was zelfs



zover gegaan om een kooi voor zijn dier te bouwen voor het geval er één werd gevonden. Nog belangrijker was dat hij voldoende geld had voor een deskundige restauratie (die vermoedelijk meer dan f 45000 zou kosten en twee jaar zou duren en zijn eigen tamme ex-Wehrmacht Panther mecanicien bij de hand had in Solingen).

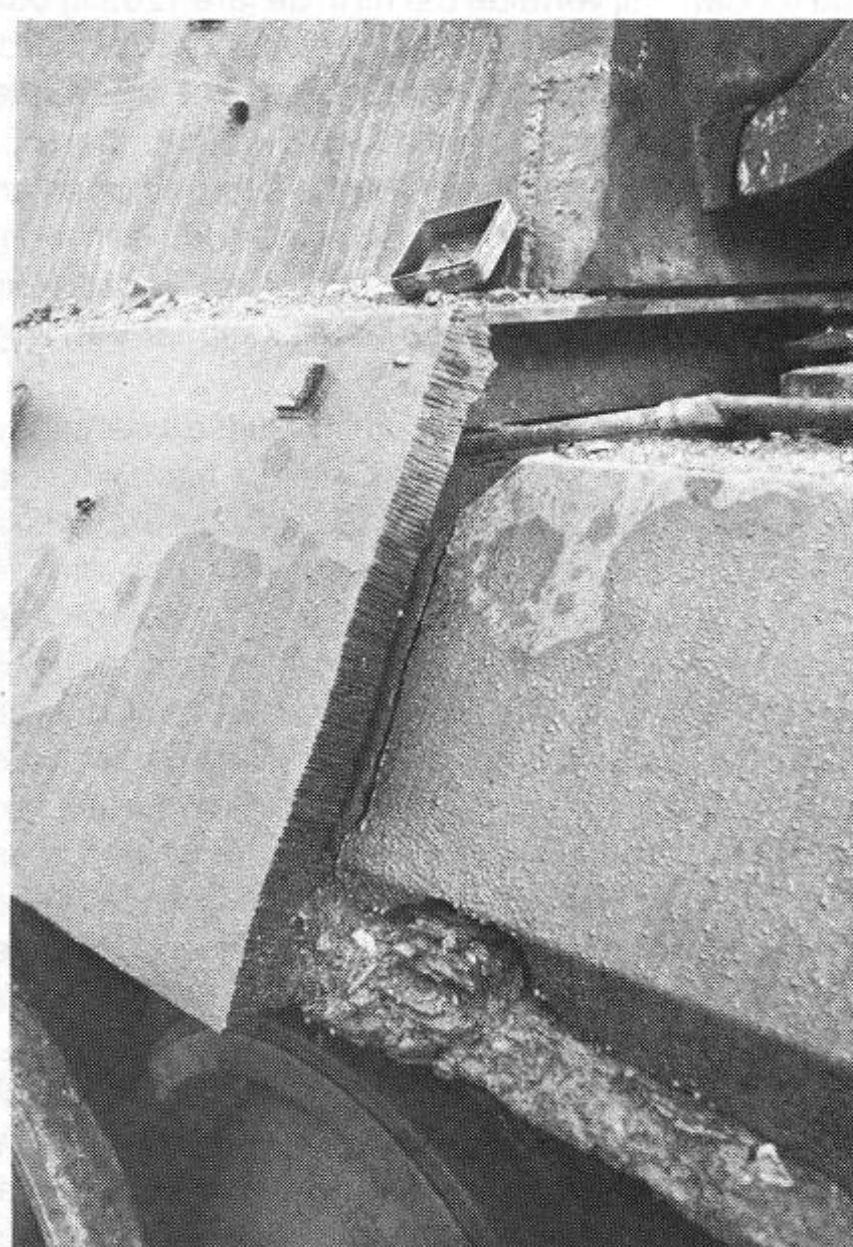
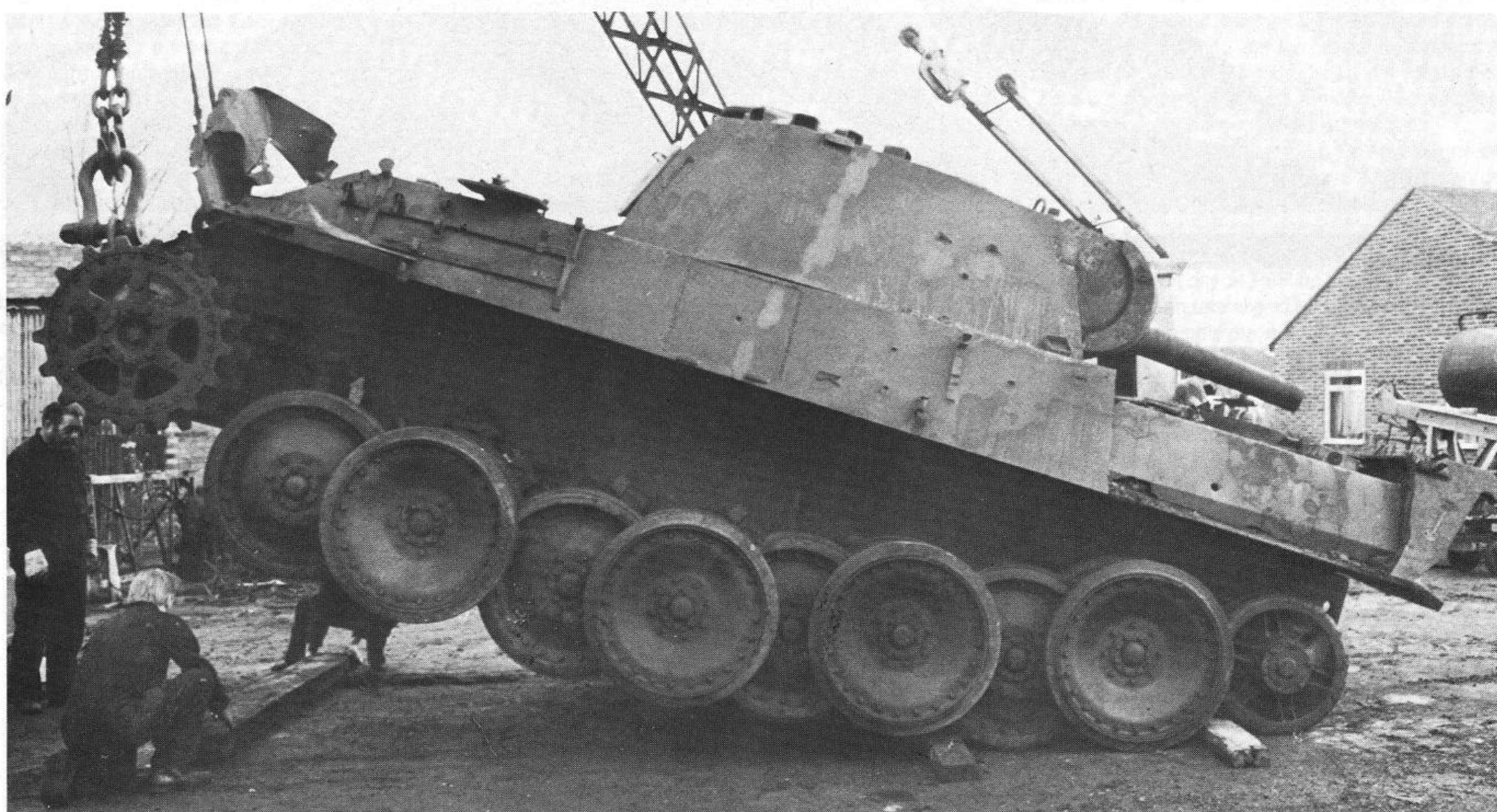
Er werd een afspraak gemaakt en wij arriveerden op de schroot hoop van J. W. Hardwick & Son Ltd. in Cocks Lane, West Ewell, Surrey, vroeg in de morgen van het vertrek van de Panther naar Duitsland.

De Panther was al naar het centrale erf gesleept en er liep een dubbel spoor tussen de bergen schroot naar de plaats waar de Panther sinds de vijftiger jaren had gelegen, toen Mr. Hardwick senior hem had gekocht bij een verkoping van het ministerie van defensie. De tank miste drie kettingraden en een rupsband en de loop van het kanon was afgezaagd; het ontbrekende gedeelte werd echter gevonden in de stinkende, met water gevulde kuil die het versleepte monster achterliet.

De slepersfirma van Pickford had gezorgd voor een



Boven: Het beest is uit zijn hol getrokken waar het (foto rechts) meer dan twintig jaar had gelegen. De andere tank is een Centurion.



Boven: Het bewijs dat de tank door het Britse leger werd gebruikt is nog steeds op de achterkant zichtbaar. Rechts: Een poging van Mr. Hardwick om de Panther in stukken te zagen geeft een goede indruk van de dikte van de pantserplaten.



oranjeblauwe vrachtwagen voor het vervoer naar Duitsland via Hoek van Holland en om 10.00 uur precies kwamen George en Jack Hardwick uit hun kantoortje te voorschijn om te beginnen met het laden, dat werd begeleid door het klikken en snorren van verschillende camera's. De vrachtwagens en de kranen werden in positie gebracht en uit de cabine's van de laatste kwamen nuttige instructies voor de helpers. Er werd een platform gemaakt van de overal aanwezige spoorwegbielzen terwijl de Panther werd opgetild tot de hoogte van de transportwagens. Terwijl de tank wankel balanceerde op een berg hout werd de voorkant voldoende opgetild, zodat de vrachtwagen er onder kon rijden. De verbazend soepel verlopende operatie duurde slechts twee uur en toen was de Panther gereed voor de reis van 800 km naar zijn vaderland.

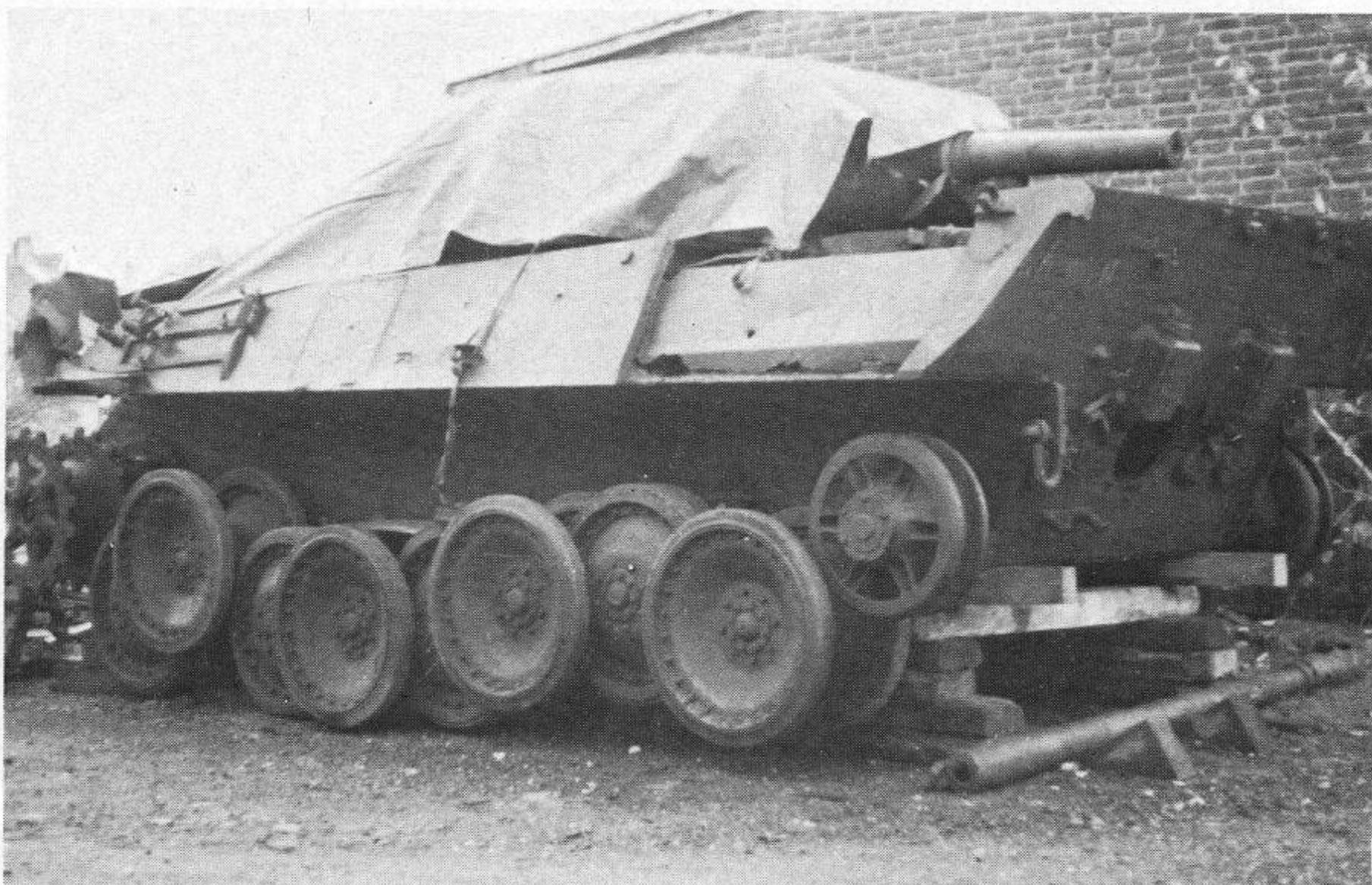
De herkomst van de Panther is enigszins een raadsel aangezien er een gegraveerde plaat op zat met daarop 'Gebouwd door de pantsertroepenwerkplaats, REME No. 4 BOAR 1945'. Verder onderzoek toonde aan dat die eenheid ontstond op 1 januari 1943 onder de naam 10e Tankbrigade Werkplaats Compagnie, op 3 februari 1944 werd hij omgedoopt tot 8e Tanktroepen werkplaats. De naam werd weer veranderd op 21 maart 1945 tot 823e Tanktroepen Werkplaats en de laatste naam was Pantsertroepen Werkplaats.

Op 15 april 1945 was de eenheid Duitsland binnengetrokken en op 8 juni werd Hannover bereikt, waar de Hanomag fabrieken werden bezet. De volgende maand ging men verder naar de 88mm Eisenwerke wapenfabriek in Laatzen, ten zuiden van Hannover. Gedurende de tijd dat majoor Harry France commandant was werd het bevel gegeven voor de assemblage van tien Panther V's (Model G met het 75mm KwK42 L/70 kanon), gebruik makend van Duitse burgers. Dit werk werd gedaan in oktober 1945. Majoor France stierf in november 1975 en wij konden de reden voor de Panther-bouw door de REME niet vaststellen tenzij voor evaluatiedoeleinden. Een van de Panther's vond daarna zijn weg naar Engeland, en het vermoedelijk gebruik als trainings en les machine was vast te stellen aan het nog zichtbare opschrift op de achterkant 'T/Wing

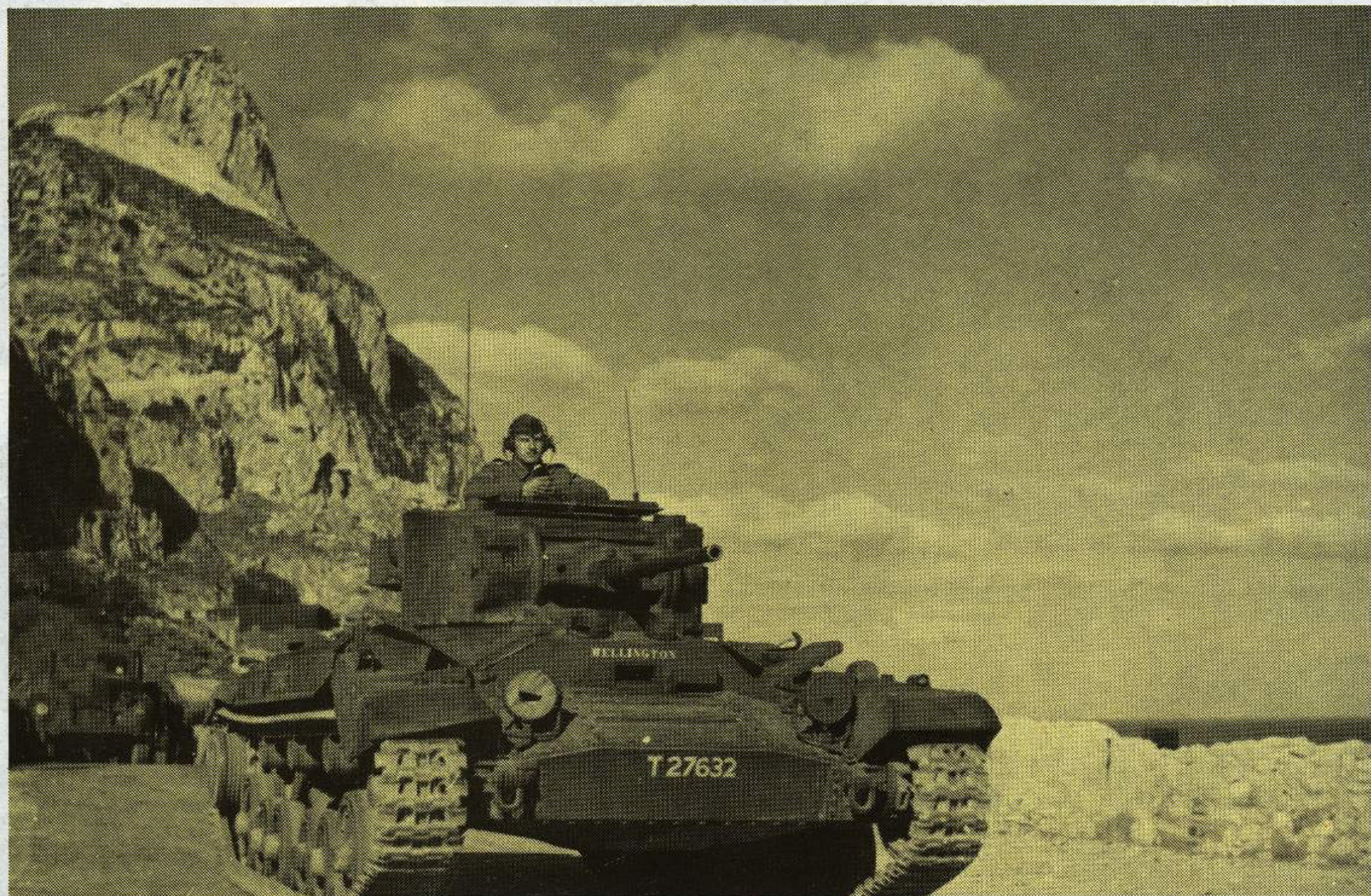
11!



Boven: Het opladen is aan de gang. Onder: Aankomst in Solingen in de Bondsrepubliek Duitsland.



Nummer 21: GIBRALTAR



1940 – 1945

na W.O. II



Verschijnt over drie maanden